Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 33 / 28. JULI 2021

DTM: Siege für Ellis & Götz

AMG-Duo räumt in der Lausitz ab

F1: Red Bull vs. Mercedes

Geht der Krieg in Ungarn weiter?

Rallye Dakar: Audi RS Q e-tron

Die Technik des Wüsten-Renners

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 33





Rallycross-WM in Barcelona

Perfekter Saisonstart für die Hansen-Brüder



Formel E in London

Geldstrafe für Audi nach Safety-Car-Trick



Superbike-WM in Assen

Rea mit drei Siegen wieder Tabellenführer

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



BMW

EISELE

AUDI

Editorial

Vom Nürburgring aus rollt aktuell eine riesige Hilfslawine durch die Eifel. Auf Rennsport-Events müssen die Fans allerdings erst einmal verzichten.

Nicht mal zehn Jahre ist es her, als der Nürburgring zuletzt seinen Weg in die großen Tageszeitungen fand. An die Schlagzeilen erinnern wir uns noch gut: Investitionsruine, Subventionsskandal, Millionengrab, Minister vor Gericht, Insolvenz. Rennstrecken werden in Klimawandel-Zeiten gerne als Zeichen einer dreckigen Vergangenheit angesehen. Der Motorsport befindet sich in einer andauernden Verteidigungshaltung.

Doch jetzt sind plötzlich alle froh, dass es den Nürburgring noch gibt. Als die Not am größten war, haben die Verantwortlichen ihre Türen geöffnet, und zwar unbürokratisch und ohne zu zögern. Die gute Infrastruktur macht aus dem Fahrerlager das perfekte Logistikzentrum für die Hilfseinsätze in der Region. Polizei, Bundeswehr, Rettungsdienst sowie Brand- und Katastrophenschutz sind aus dem ganzen Land angereist, um hier ihre Zelte aufzuschlagen. Rund 2000 Einsatzkräfte schwärmen täglich aus, um Trinkwasser zu verteilen und beim Aufräumen zu helfen. Der Großteil ist ehrenamtlich im Einsatz.

Das Event-Center und die Ring-Arena sind zu einem riesigen Sammellager für Kleider, Hygiene-Artikel, Spielzeug und Lebensmittel geworden. Mittlerweile trauen sich sogar Politiker wie Ministerpräsidentin Malu Dreyer wieder an den Nürburgring, um mit dem Hilfsmarathon das eigene Image aufzupolieren.

Nur an eines ist aktuell nicht zu denken, nämlich an Motorsport. Und das ist angesichts von mehr als 170 Toten, von denen die überwältigende Mehrheit im Landkreis Ahrweiler ums Leben kam, auch gut so. Der Truck-Grand-Prix und die IDM wurden direkt abgesagt. Mittlerweile mussten auch die Rallycross-WM und das GT Masters Anfang August gestrichen werden. Noch unklar ist, ob die Strecke ihren Betrieb zum Oldtimer-Grand-Prix und der DTM Mitte August wieder aufnehmen kann. Die Aufräumarbeiten werden noch Wochen andauern. Der Wiederaufbau noch länger.

In der Zwischenzeit ist von vielen tollen Aktionen aus der Rennsportszene zu hören. Der deutsche Sportfahrerkreis hat sich an die Spitze des Zuges gespannt, sammelt und verteilt Spenden. Maro Engel initiierte mit vielen Fahrerkollegen die Plattform #Wirfuerdie Eifel, um die Gemeinde Adenau zu unterstützen. Callaway Competition organisierte mit der Stiftung „RTL – Wir helfen Kindern" einen riesigen Hilfskonvoi mit 400 Helfern und drei Sattelzügen. Phoenix hat seinen Mitarbeitern freigegeben, um Betroffenen im Ahrtal unter die Arme zu greifen. Teamchef Ernst Moser selbst übernahm Krankentransporte. Ob Manthey, Haupt Racing, Land Motorsport, Zakspeed oder Landgraf – die ganze GT-Szene vom Ring hilft aktuell, wo sie nur kann.

Diese Unterstützung ist gerade in Corona-Zeiten nicht selbstverständlich. Dafür kann man gar nicht oft genug Danke sagen. Und irgendwann kommt dann auch wieder die richtige Zeit für Motorsport.

Tobias Grüner
Redakteur



40 **Motocross-WM in Loket: Sieg für spanischen Überflieger**

WASNER



MSa-Paddock



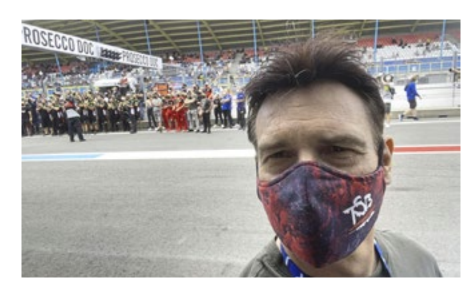
GANZ ENGES DING
Anders als beim in Neuburg frisch präsentierten Dakar-Audi war der Federweg der ausgeteilten FFP2-Masken ein bisschen knapp bemessen. Rallye-Reporter Markus Stier und Teamchef Sven Quandt konstatierten: „Zum Glück haben wir Segelohren."



MULTIKULTI FUNKTIONIERT DOCH
Nahe dem Colosseum trafen sich vor dem italienischen EM-Lauf in Rom ein Badener (MSa-Reporter Reiner Kuhn), ein Schwabe (FIA-Steward Uwe Schmidt) und ein Westfale (Nachwuchspilot Nick Loof) zum friedlichen Plausch, bevor jeder seiner angestammten Tätigkeit nachging.



IN DER HITZE DES GEFECHTS
Unser WRX-Außendienstler Sven Kopf japste beim Rallycross-Auftakt in Barcelona nach Luft. Das lag weniger an der auf dem gesamten Gelände vorgeschriebenen Maske, sondern an knapp 40 Grad Hitze.



UNTER ZUSCHAUERN
Wenn im Fahrerlager auch noch strenge Maskenpflicht gilt und alle Teilnehmer einer genauen Corona-Registrierung unterliegen, konnte MSa-Reporter Imre Paulovits in Assen mit zahlreichen Zuschauern mitfeiern.



Neue Dimension

Red Bull kocht nach dem Unfall von Max Verstappen in Silverstone. Teamchef Christian Horner beziffert den Schaden auf 1,8 Millionen US-Dollar. Das Team stichelt weiter gegen den Erzrivalen statt einen Schlussstrich zu ziehen.

Von: **Andreas Haupt**

Es war eine Frage der Zeit, bis sie zusammenprallen. Fünf Mal endeten die Rad-an-Rad-Duelle ohne Unfall. In Bahrain, Portugal und Spanien setzte sich Lewis Hamilton durch. Imola und Frankreich gingen an den Rivalen im Red Bull. Im zehnten Saisonrennen krachte es – ausgerechnet in einer der schnellsten Kurven des Sports.

Und auch wenn die Schuld dafür isoliert gesehen mehr bei Hamilton lag, die Sportkommissare ihn mit zehn Sekunden beim Boxenstopp bestraften, so ging der Weltmeister doch als großer Sieger hervor. Weil er an einem Sonntag 25 Punkte auf seinen Widersacher gutmachte. Weil der Unfall Red Bull etwa 1,8 Millionen US-Dollar kostet. Weil nun Psychologie ins WM-Duell einzieht, die nur dem Team nutzt, das mit seinem Material im Hintertreffen ist. Also Mercedes.

Es gehören immer zwei zu einer Kollision. Hamilton war nicht weit genug vorn, als dass er Copse Corner für sich reklamieren konnte. Er hat den Red Bull abgeräumt, sich womöglich verschätzt. Viele werden Christian Horners Aussage zustimmen, Hamilton sei der „Aggressor an diesem Rennsonntag gewesen“. Doch der Titelträger konnte sich auf der Innenspur auch nicht einfach in Luft auflösen. Max Verstappen muss sich gefallen lassen, in diesem Moment nicht das ganze Bild vor Augen gehabt zu haben. Hamilton lag innen – fast gleichauf, mit viel Druck auf den Schultern. Es war klar, dass er nicht würde zurückziehen. Er hatte nur diese eine Chance. Er musste vor Verstappen landen. Der Rückstand drohte sonst auf mehr als 40 Punkte anzuwachsen. Wenn nicht in Silverstone, wo sollte Mercedes dann Red Bull noch aufhalten? Eine weitere Niederlage hätte der Psyche des Weltmeisterteams einen Knacks versetzt. Das Pendel musste umschwingen – egal wie.

> **!** Verstappens Selbstverständnis sträubt sich dagegen, eine Kurve als Zweiter zu verlassen. Die Umstände zwangen Hamilton, diesmal nicht nachzugeben.

Verstappen hätte nicht mit dem Messer zwischen den Zähnen fahren müssen, tat es aber. Sein Selbstverständnis sträubt sich, im Zweikampf eine Kurve hinter einem anderen Auto zu verlassen. In diesem Rennen hätte ihm ein zweiter Platz gereicht. Sein Vorsprung hätte immer noch 26 Punkte betragen. Ich weiß, das schreibt sich alles leicht. Kein gelernter Journalist ist je mit 300 km/h auf eine Kurve zugerast und musste in Sekundenbruchteilen eine Entscheidung treffen: reinziehen oder zurückstecken. Und das, ohne zu wissen, welches Auto wann wo auf den Zentimeter sein würde und wie der Nebenmann handelt. Das sehen nicht mal die Ausnahmekönner vorher. Die 360-Grad-Kameras verdeutlichen am besten, wie sich die Situation aufbaute, mit welchem Überschuss Hamilton im Windschatten anflog, dass er vom Gas ging, aus der Falle aber nicht mehr herauskam.

Red Bull schäumt vor Wut

Der Titelverteidiger wusste: Ein Zusammenstoß könnte beide Autos aus dem Rennen nehmen. Für


Der Zweikampf wird härter: Hamilton muss jede noch so kleine Chance nutzen. Verstappen hält maximal dagegen

WILHELM

mich besteht aber wenigstens die Chance, allein weiterzufahren. Wenn nur einer fliegt, dann zu 99,9 Prozent der Fahrer auf der Außenspur. Das ist Physik. Hamilton riskierte die linke Vorderradaufhängung. Das kleine Übel, die beschädigte Felge, hätte auch ihn das Rennen kosten können. Bei einem früh erzwungenen Boxenstopp unter Grün sicher den Sieg. Die rote Flagge kam ihm in dieser Hinsicht wie gerufen.

Es ist verständlich, dass der Herausforderer aufgebracht war. Dass für Red Bull die Strafe zu milde ausfiel, wenn der Erzrivale trotzdem gewinnt. Dass der exzessive Jubel von Hamilton und seinem Team sauer aufstieß – mit Verstappen selbst im Krankenhaus und einem Auto reif für die Schrottpresse. Der Einschlag mit einer Verzögerung von 51g war so heftig, dass selbst die Sitzschale brach. Verstappen tadelte die ausgelassene Siegesfeier als unsportlich und respektlos. Er entfolgte Hamilton später im Netzwerk Instagram.

Man muss Verständnis haben, dass Red Bull selbst Tage nach dem Unfall noch schäumt. Dass Giftpfeile nach Brackley fliegen. Der Druck ist hoch. Red Bull hat das schnellere Auto, entwickelt mehr, stellt 2022 stärker zurück als alle anderen. Was, wenn es diese Saison mit dem Titel denoch schiefgeht und man mit einem Rückstand in die neue Ära geht? Milton Keynes weiß, wie schwer es dann wird. Es hat acht Saisons gedauert, Mercedes einzuholen. Das Bittere: Durch die hohe Schadenssumme wird das Team Budget umschichten müssen. Das Geld könnte im schlimmsten Fall für spätere Weiterentwicklungen unter dem Kostendeckel fehlen. Der Motor könnte beschädigt worden sein. Jeder Fahrer hat nur drei Triebwerke für die 23 Rennen. Da würde Verstappen später im Jahr eine Startplatzstrafe drohen.

WM als Kopfsache

Red Bull soll sogar einen Anwalt eingeschaltet haben – in der Hoffnung, etwas zu finden, das die FIA zum Handeln bewegt, eine härtere Strafe auszusprechen. „Wir haben das Recht, eine Überprüfung zu beantragen. Wir prüfen die Beweise und ziehen all unsere sportlichen Optionen in Betracht", sagt der Teamchef. Erfolgsaussichten? Gleich null.

Bei allem Frust sollten Red Bull und sein Starfahrer nicht den Fehler machen, nur die Fehler beim anderen zu suchen. Selbstkritik ist in jedem Sport der Turbo zu mehr Erfolg. Auch Mercedes sollte das Rennwochenende reflektieren. Aber: Dieser Zweikampf ist auch deshalb besonders aufregend, weil hier Gegensätze aufeinandertreffen. Kronprinz gegen Altmeister, Getränke-Gigant gegen Auto-Riese.

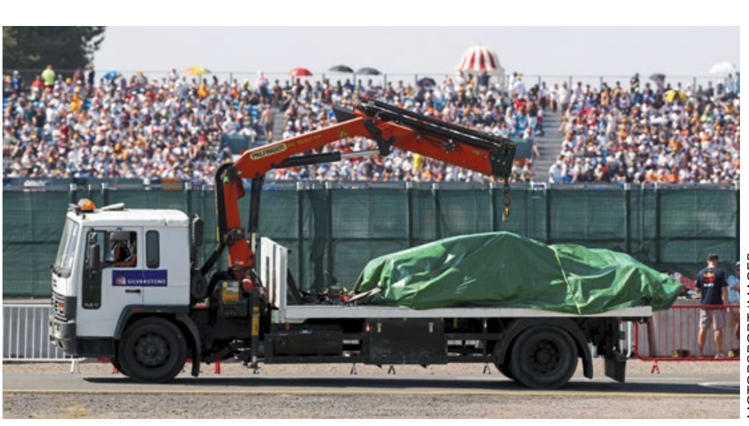
Der Zweikampf hat eine neue Dimension erreicht. Sollte es weiter hitzig bleiben, käme das eigentlich nur Mercedes gelegen. In einer so aufgeladenen Atmosphäre lässt man sich schneller zu unbedachten Aktionen hinreißen. Passieren schneller Fehler. Und auf solche des Gegners ist der Titelverteidiger angewiesen. Hamilton muss sich in Verstappens Kopf einnisten, ihn aus dem Gleichgewicht bringen, ab jetzt an der Perfektion fahren.

Denn eines hat Silverstone gezeigt. Red Bull hat das bessere Paket. Ohne den Vorfall hätte Verstappen wohl gewonnen. Er wäre Hamilton auf den Mediumreifen wahrscheinlich enteilt und auf den harten Reifen sicher vergleichsweise nicht so eingebrochen wie der Ferrari. Hamilton wird der Heimsieg anstacheln. Doch eigentlich muss sich Red Bull nur auf die eigene Stärke besinnen, keine unnötigen Kämpfe abseits führen, Kontroversen aus dem Weg gehen. Wenn es normal läuft, wird der RB16B mehr Rennen gewinnen als der Mercedes. Die ein oder andere Niederlage ist zu verkraften, wenn man selbst als Zweiter im Ziel einläuft. ■



WILHELM

Sieg für die Psyche: Hamilton umarmt den Pokal für den achten Heimerfolg


MOTORSPORT IMAGES

Ein sehr teurer Unfall: Verstappen kommt glimpflich davon, sein Auto nicht



WILHELM

Verstappen sitzt im schnelleren Auto, Hamilton hat mehr Erfahrung



Rückkehr eines Meisters

Fernando Alonso fährt wieder wie in besten Zeiten und zeigt in seinem 18. Formel-1-Jahr, welch ein Stratege er hinter dem Lenkrad ist. Wäre er auch außerhalb des Autos so umsichtig gewesen, hätte er mehr als nur zwei WM-Titel.

Von: **Michael Schmidt**

Fünf Rennen lang haben wir gezweifelt. Besonders als Fernando Alonso in Monte Carlo im Q1 hängen blieb, das vierte Trainingsduell in Folge gegen Esteban Ocon verlor und nur auf Platz 13 ins Ziel kam. Da haben wir uns gefragt, ob es so eine gute Idee war, nach zwei Jahren Pause im hohen Alter noch einmal in die Königsklasse zurückzukehren, und das mit einem Team, das in diesem Jahr nur ein mittelmäßiges Auto produziert hat. Alpine hat insgeheim vielleicht auch gezweifelt.

Fünf Rennen später sind wir schlauer. Alonso fährt wie in besten Zeiten, und Alpine kann gottfroh sein, dass sie in den Altstar investiert haben. Ohne ihn liefe bei dem französischen Nationalrennstall gar nichts. Alonso gestaltet die Zeit des Wartens auf den Neustart 2022 einigermaßen erträglich. Fünf Rennen in Folge ist er jetzt in den Top Ten gestartet, hat jedes Mal Punkte geholt, Esteban Ocon eine Lektion erteilt und Highlights auf der Strecke geliefert, die den Autokonzern wenigstens hin und wieder in die Schlagzeilen brachten. Seine Aussagen sind druckreif, seine Meinung ungeschminkt, seine Analysen strukturiert.

> **!** Alonso ist Alpines Lebensversicherung. Er fährt das Auto regelmäßig in die Punkte, er sorgt für die Highlights, die den Konzern in die Schlagzeilen bringen.

Alonso hat sich durch seine kompromisslose und wenig diplomatische Art viele Türen in der Formel 1 zugeworfen. Eigentlich war nur noch die von Alpine auf. Doch so viel verbrannte Erde er außerhalb des Cockpits hinterlassen hat, so schlau und methodisch geht er im Auto vor. Alonso


Beim GP Ungarn wird Alonso 40 Jahre alt. 2003 gewann er in Budapest seinen ersten Grand Prix

war von Anfang klar, dass dieses Comeback ein paar Rennen Anlauf braucht, auch weil er anfangs noch unter den Auswirkungen seines Radunfalls im Winter litt.

Erst mal Vertrauen fassen

Team, Auto, Reifen und viele Abläufe waren entweder neu oder nicht mehr so vertraut für den zweifachen Ex-Champion, der zwischendrin Sportwagen, Indy-Cars und Rallyeautos gefahren ist. „Ich bin anfangs bewusst vorsichtig gefahren, weil ich keine Fehler machen und Vertrauen fassen wollte. Jetzt ist alles wieder da. Ich verstehe das Auto und die Reifen, viele Dinge laufen wieder automatisch ab, ich nutze meine Instinkte und denke weniger über das Fahren nach."

Ab dem GP Aserbaidschan warf Alonso den Turbo an und präsentierte allen gleich einmal, dass er in der Lage ist, ein Auto in die Punkteränge zu fahren, das nicht schnell genug für Punkteränge ist. Das hat er bei McLaren vier Jahre lang praktiziert, bevor er mental und körperlich ausbrannte. Einer wie Alonso braucht den Erfolg als Bestätigung. Zu seinem Repertoire gehört, dass er alle Chancen eiskalt nutzt, die man ihm hinwirft. Restart in Baku über zwei Runden: Alonso gewinnt vier Positionen, weil er sich in jeder Kurve richtig positioniert. Start zum Sprintrennen in Silverstone: Alonso macht sechs Plätze gut, weil er die Lücken riecht, die sich vor ihm auftun werden. Der Alpine stand in England vom Speed her auf der Schwelle zu den Punkterängen. Alonso wurde Siebter.

Geniale Rennübersicht

Im Haupttrennen spielte er eine weitere seiner Qualitäten aus. Kein Fahrer hat eine bessere Übersicht, keiner kann ein Rennen so lesen wie er. Alonso ließ Carlos Sainz ohne Gegenwehr ziehen, weil der Ferrari um Meilen schneller war. Warum sich die Reifen ruinieren in einem Kampf, den man nicht gewinnen kann? Doch den siebten Platz wollte Alonso unter keinen Umständen hergeben. Alle in seinem Rücken hatte er locker im Griff, bis auf Sergio Pérez, der im Red Bull eine Aufholjagd startete. Dieser Pérez durfte ihm auf keinen Fall nahe kommen. Also staute der Spanier hinter sich mit voller Absicht einen DRS-Zug auf, in dem Pérez stecken blieb. Erst als die Gefahr gebannt war, zog der Alpine-Pilot das Tempo an.

Alonso hat sich überraschend schnell an die Fahrweise gewöhnt, die moderne Formel-1-Autos und die heiklen Pirelli-Reifen den Piloten aufzwingen. Älteren Fahrern mit lange einstudierten Gewohnheiten fällt das besonders schwer. Sebastian Vettel wunderte sich: „Diese Autos müssten für einen wie Fernando unfahrbar sein, so wie der das Auto in die Kurven wirft." Alpine-Einsatzleiter Alan Permane warnt davor, Alonso auf ein bestimmtes Muster festzulegen. „Fernando hat eigentlich gar keinen Fahrstil. Ich habe nie einen Fahrer gesehen, der sich so gut anpassen kann. Deshalb kam er auch sofort in Indy und Le Mans zurecht."

Es gibt laut Permane auch keinen Fahrer, der so analytisch vorgeht, das Auto so präzise beschreibt und so viel Wissen aus 322 GP-Starts mit sich bringt wie der bald Vierzigjährige aus Oviedo. Eine Änderung hat Permane dennoch festgestellt. „Fernando ist bis jetzt voll der Teamplayer. Wenn er über Fehler redet, dann nur über seine. Er deckt Schwachstellen auf, sagt, wo wir uns verbessern können, aber bis jetzt alles in einem konstruktiven Rahmen. Ich glaube, Ocon beginnt langsam zu begreifen, gegen wen er da fährt."

Hat Alonso am Ende doch aus seinen Fehlern gelernt? Vielleicht ahnt er, dass Alpine seine letzte Station ist und dass er nur ein Siegerteam daraus formen kann, wenn er jeden leben lässt. Sein Vertrag geht bis Ende 2022, doch Alonso schließt eine Fortsetzung bis 2024 nicht aus. Dann wird er 43 Jahre alt sein. „Im Kopf bin ich 25", wiegelt er ab. ■


Der Taktikfuchs: Alonso staut in Silverstone einen DRS-Zug hinter sich


Der Tiefpunkt: In Monte Carlo kam Alonso nur auf Platz 13 ins Ziel


Entschlossener Blick: Auf ein Podium wie Vettel in Baku wartet Alonso noch

Formel 1

FIA-Warnung an Teams

In Silverstone haben die Teamchefs von Mercedes und Red Bull versucht, die Entscheidung der FIA-Kommissare zum Duell zwischen Verstappen und Hamilton zu beeinflussen. Das soll künftig nicht mehr möglich sein.

Von: **Tobias Grüner**

Kaum war das Rennen in Silverstone unterbrochen, glühten bei der Rennleitung die Drähte. Sowohl Red Bull als auch Mercedes schilderten Oberschiedsrichter Michael Masi ihre Sicht zum Unfall der beiden WM-Rivalen. Doch der Rennleiter ließ die Teams mit Verweis auf die FIA-Kommissare abblitzen. Das hielt die Teamchefs aber nicht davon ab, selbst im Büro der Stewards vorbeizuschauen. „Ich bin nur hingegangen, weil mir gesagt wurde, dass Toto (Wolff) dort Politik machen will. Eigentlich hätte keiner von uns dort sein dürfen“, schimpfte Red-Bull-Boss Christian Horner. Die FIA schickte in der Woche nach Silverstone einen Brief mit dem Hinweis an alle Teams, dass man solch ein Verhalten in Zukunft nicht noch einmal tolerieren werde. Zu den Kommissaren werden nur noch Personen gelassen, die vorher eine schriftliche Einladung erhalten haben. Die Stewards sollen damit unabhängig von äußeren Einflüssen ihre Entscheidungen treffen können. ■



WILHELM

Die Teamchefs der Top-Teams versuchten, die FIA-Stewards zu beeinflussen

Formel 1

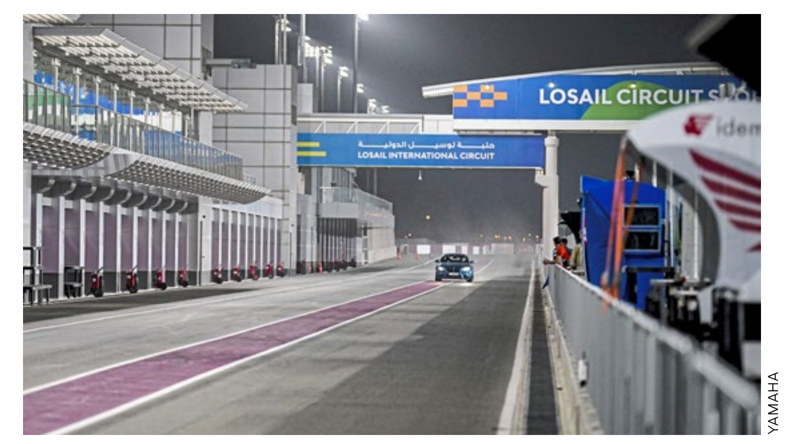
Erste Daten für 2022

Was den restlichen F1-Kalender der Saison 2021 angeht, fahren die Verantwortlichen weiter auf Sicht. Dazu haben auch schon die Planungen für 2022 begonnen.

Von: **Tobias Grüner**

Corona macht den F1-Planern weiter das Leben schwer. Die Rennen in Australien und Singapur sind bereits abgesagt worden. Dazu wackelt aktuell auch Suzuka wegen steigender Infektionszahlen bedenklich. Brasilien steht ebenfalls auf der Kippe, weil die P1-Mutation zu langen Quarantäne-Zeiten bei der Rück- oder Weiterreise sorgt. Der Plan B für weitere Ausfälle sieht aktuell vor, dass die Königsklasse zwei Rennen in Austin fährt, bevor es nach Mexiko geht. Brasilien will den Grand Prix unbedingt halten und könnte Ende November mit einem Rennen in der Golf-Region gekoppelt werden, um Reisebeschränkungen zu umgehen. Neben Bahrain steht hier offenbar auch Katar als Kandidat bereit. Das kleine Emirat winkt mit hohen Antrittsgeldern.

Auch für den Saisonbeginn 2022 werden bereits erste Pläne geschmiedet. Auf Wunsch der Teams und von Pirelli soll es nach dem Wechsel auf die neue Autogeneration und die neuen 18-Zoll-Reifen wieder zwei Testwochen geben. Der aktuelle Plan sieht demnach vor, die Wintertests vom 23. bis 25. Februar in Barcelona zu starten. Die zweite Testrunde läuft dann vom 11. bis 13. März in Bahrain. Weil die Lage in Australien weiter unsicher ist, verzichten die F1-Verantwortlichen erneut auf den traditionellen Saisonauftakt in Melbourne. Stattdessen soll es wie dieses Jahr mit dem GP Bahrain losgehen. Als Termin ist aktuell der 20. März in Gespräch. Nur sieben Tage danach steht der GP Saudi Arabien im provisorischen Kalender. ■



YAMAHA

Die Formel 1 könnte noch in diesem Jahr ihre Premiere in Katar feiern

NACHRICHTEN

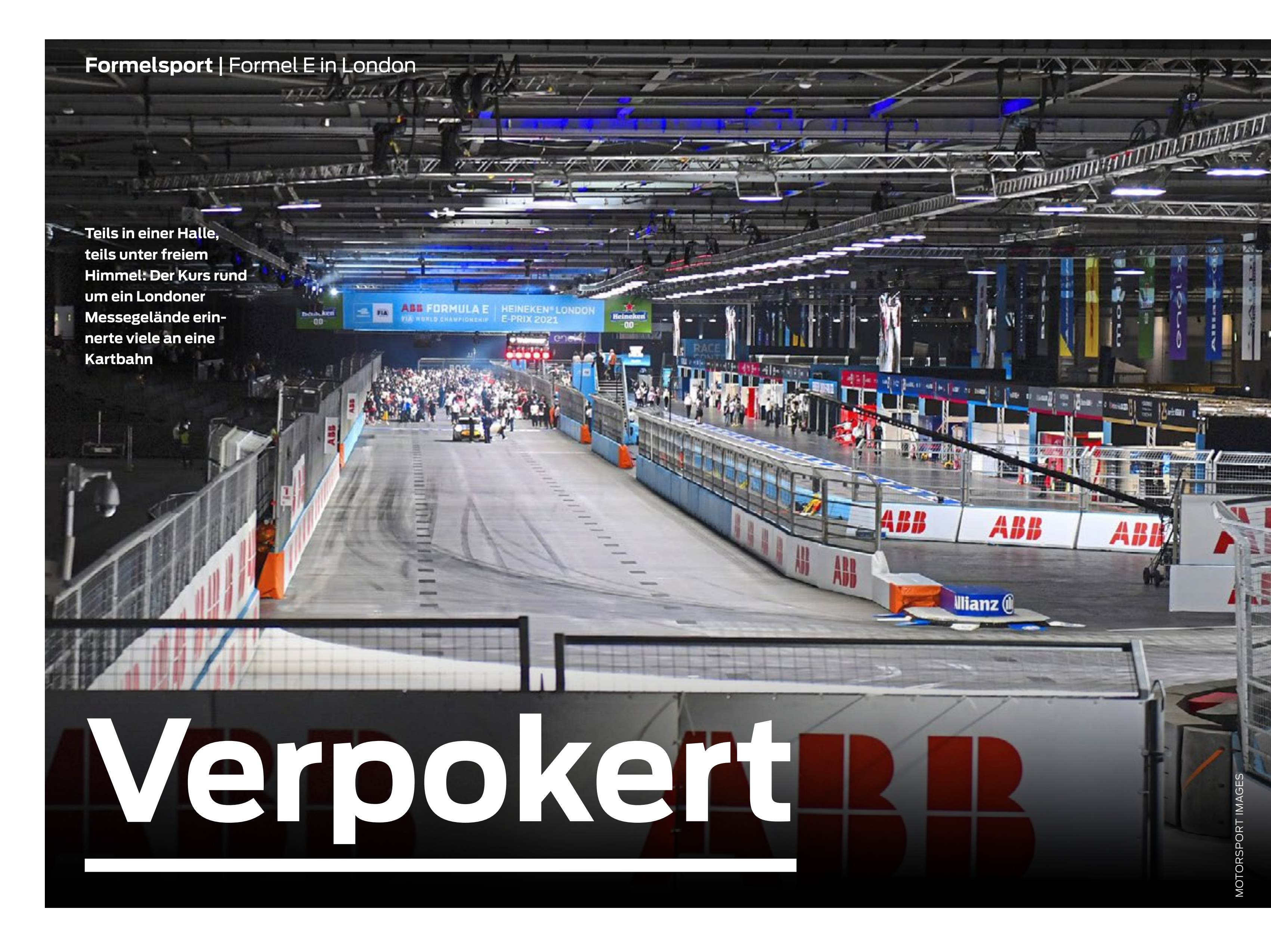
MONZA MIT SPRINT
Die Formel 1 hat offiziell bestätigt, dass Monza das zweite Rennwochenende mit einem Sprint sein wird. Das Mini-Rennen soll demnach am Samstag (11.9.) um 16.30 Uhr gestartet werden und über 18 Runden auf dem 5,793 Kilometer langen Highspeed-Kurs führen. Der dritte Sprint dieses Jahr soll dann entweder in São Paulo oder Austin ausgetragen werden.

ALONSOS QUALI-PLAN
Fernando Alonso hat eine Idee für ein neues Quali-Format geäußert: „Wie wäre es, wenn jeder Fahrer nur einen Satz Reifen und nur einen Schuss hätte? Für alle wären die Chancen gleich, es wäre also nicht unfair. Aber es würde vielleicht etwas am Ergebnis ändern. Bei sechs Versuchen mit sechs Reifensätzen entspricht die Startaufstellung immer dem normalen Kräfteverhältnis.“

NEUER SITZ FÜR SCHUMI
Mick Schumacher soll noch in Ungarn eine neue Sitzschale bekommen. Die Anpassung wurde bereits am Dienstag vor Silverstone in der Haas-Fabrik vorgenommen. Der deutsche Rookie sitzt aktuell noch etwas schief im Cockpit, was durch den neuen Sitz ausgeglichen werden soll.

MCLAREN VERSTEIGERT
Während des Silverstone-Wochenendes wurde der alte McLaren MP4-25 von Lewis Hamilton aus der Saison 2010 versteigert. Der chromglänzende Rennwagen fand für 5,6 Millionen Euro einen neuen Besitzer.

CORONA-BILANZ
England ist mitten in der vierten Corona-Welle. Laut FIA wurden am Silverstone-Wochenende 5496 Tests vorgenommen, von denen neun positiv ausfielen. Es hatte allerdings schon im Vorfeld einige Fälle bei McLaren, Red Bull, beim Paddock-Club-Personal und der FOM gegeben.



Teils in einer Halle, teils unter freiem Himmel: Der Kurs rund um ein Londoner Messegelände erinnerte viele an eine Kartbahn

MOTORSPORT IMAGES

Verpokert

Bei der Rückkehr der Formel E nach London sorgte Audi mit einer grenzwertigen, aber legalen Regelauslegung für viele Diskussionen. Ein Flüchtigkeitsfehler ließ den Trick der Ingolstädter jedoch krachend scheitern. Die beiden Siege gingen an die Briten Jake Dennis (BMW) und Alex Lynn (Mahindra).

Von: **Philipp Körner**

Plötzlich war er vorne: Als Lucas di Grassi (Audi) am Sonntag als Führender in den zweiten Restart ging, hatten nur wenige auf Anhieb verstanden, was sich gerade vor ihren Augen in einer Londoner Messehalle abgespielt hatte. Während das Safety Car noch über die Start-Ziel-Gerade schlich, war der Brasilianer auf Platz 8 liegend in die Boxengasse abgebogen, blieb vermeintlich kurz stehen und setzte sich dann dank der höheren Geschwindigkeit in der Boxenstraße an die Spitze des neutralisierten Feldes. Die Pitlane war zu diesem Zeitpunkt weder am Anfang noch am Ende geschlossen, was auch der schnelle Blick ins Regelbuch bestätigte: „Die Einfahrt und Ausfahrt der Boxengasse bleiben geöffnet und Autos dürfen stoppen, solange sie vor ihrer Box zum Stehen kommen." Und genau dieser Zusatz sollte di Grassi und Audi zum Verhängnis werden.

So steuerte der Meister der Saison 2016/2017 zwar seinen Platz an und bremste stark ab, doch die Sensoren der FIA meldeten, dass das Fahrzeug nie zum Stehen kam. Die Rennleitung sprach eine Durchfahrtsstrafe aus, was Audi-Teamchef Allan McNish zum olympiawürdigen Sprint in Richtung der Offiziellen animierte. Ein später von der Formel E nachgereichtes Video zeigte jedoch deutlich, wie der Audi bremste, aber noch etwas rutschte und demnach nie zum Stehen kam. Mangels eindeutiger Daten und des noch fehlenden visuellen Belegs entschied sich Audi, die Strafe nicht an di Grassi zu melden, der schließlich in Führung liegend disqualifiziert wurde. Die freche Regelauslegung, die übrigens schon letztes Jahr in Berlin von einem anderen Team ähnlich genutzt wurde, war dem deutschen Hersteller damit ordentlich um die Ohren geflogen. Di Grassi machte Audi aber zumindest öffentlich keine Vorwürfe und akzeptierte die Entscheidung: „Die Strafe war korrekt, da das Auto nicht genau auf 0 km/h verlangsamte. Ich habe von der Strafe erst nach der karierten Flagge über den Funk erfahren."

> „Alles, was wir getan haben, war im Rahmen der Regeln. Es war eine mutige, riskante Idee, aber ich stehe voll hinter meinem Team."
>
> Lucas di Grassi

Wäre der Audi zum Stillstand gekommen, dann wäre der Schachzug hingegen vollkommen legal gewesen. Die Formel E war nur durch Glück einer ordentlichen Blamage entgangen. Bereits für das Final-Wochenende in Berlin kündigte die FIA eine Regeländerung an. Audi kam mit einer Geldstrafe in Höhe von 50 000 Euro auf Bewährung davon, von der nur 5000 Euro sofort gezahlt werden müssen.

Auf Ruhe folgt Chaos

Dabei war das erste London-Wochenende der Formel E nach fünf Jahren Absenz recht ruhig gestartet. Obwohl der Kurs auf dem Messegelände „ExCeL London" mit Passagen in und um eine Halle herum auf dem Papier viel Spektakel versprach, sorgten die teils sehr engen 22 Kurven auf einer Streckenlänge von nur 2,252 Kilometern noch für wenig Action am Samstag. Von der Pole-Position startete Alex Lynn (Mahindra), dahinter gingen Jake Dennis (BMW) und Sébastien Buemi (Nissan) in den ersten Lauf. Bester Deutscher war André



FORMEL E

Eine nahezu perfekte Strategie von BMW ließ Jake Dennis am Samstag jubeln

FORMEL E

Außerhalb der Halle wurde die Strecke von einem Hafen und Schienen begrenzt



FORMEL E

Am Sonntag provozierten viele unnötig harte Duelle reichlich Schaden und Frust



FORMEL E

Alex Lynn feierte seinen ersten Formel-E-Sieg mit Teamchef Dilbagh Gill





Lotterer (Porsche) auf Platz 5. Obwohl Lynn den besseren Start erwischte, machte Dennis von Anfang an Druck und legte sich zusammen mit BMW eine kluge Strategie für die beiden Attack-Mode-Aktivierungen (zweimal acht Minuten in London) zurecht. Dennis wartete mit der zweiten Aktivierung länger als sein Landsmann Lynn und konnte sich so einen passenden Vorsprung herausfahren, der auch nach der Aktivierung hielt. Lynn musste schließlich auch den starken Mercedes-Piloten Nyck de Vries vorbeilassen. André Lotterer erbte nach der Disqualifikation von Buemi (zu hohe Energienutzung) den vierten Rang.

Richtig wild wurde es dann auch abseits des Audi-Schachzugs am Sonntag. Die Pole-Position holte sich Stoffel Vandoorne (Mercedes) vor Oliver Rowland (Nissan) und Alex Lynn. Nyck de Vries bestätigte mit Startrang 4 den Trend des Vortags, bester Deutscher war Maximilian Günther (BMW) auf Platz 6. Während des Rennens krachte es gleich mehrmals heftig. Erst bekamen sich Buemi und René Rast (Audi) in die Haare, was zum ersten Safety Car führte. Dann drückte Lotterer den danach aufgebrachten António Félix da Costa (DS-Techeetah) in die Mauer – Auslöser der berüchtigten zweiten Neutralisierung. Und schließlich schoss der für seinen Übermut bekannte Rowland den lange Zeit führenden Vandoorne ab. Diesmal konnte das Rennen jedoch weitergehen. Daniel Abt, Experte von Sat.1, kommentierte das bunte Treiben gewohnt deutlich: „Es ist wirklich peinlich."

Trotz starker Konkurrenz vom nun Meisterschaftsführenden de Vries ließ sich Lynn diesmal seinen ersten Formel-E-Sieg nicht mehr nehmen und feierte zusammen mit de Vries und Mitch Evans (Jaguar) das Podium. Pascal Wehrlein (Porsche) und Maximilian Günther belegten die Plätze 5 und 6. Vor dem Saisonfinale in Berlin (14./15. August) hat sich Mercedes sowohl in der Fahrer- als auch mit Platz 2 in der Teamwertung zurückgemeldet. Insgesamt bleibt es aber in beiden Wertungen eng. So können bei den Fahrern noch elf Piloten aus eigener Kraft Meister werden. ■

FORMEL E IN LONDON/GROSSBRITANNIEN

1. Rennen, 33 Runden à 2,252 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jake Dennis	46.50,048 min
2.	Nyck de Vries	+ 5,341 s
3.	Alex Lynn	+ 6,946 s
4.	André Lotterer	+ 10,699 s
5.	René Rast	+ 11,427 s
6.	Lucas di Grassi	+ 12,233 s
7.	Stoffel Vandoorne	+ 17,381 s
8.	António Félix da Costa	+ 18,457 s
9.	Edoardo Mortara	+ 30,724 s
10.	Pascal Wehrlein	+ 38,240 s

2. Rennen, 30 Runden à 2,252 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Alex Lynn	46.29,532 min
2.	Nyck de Vries	+ 0,599 s
3.	Mitch Evans	+ 6,257 s
4.	Robin Frijns	+ 6,682 s
5.	Pascal Wehrlein	+ 9,212 s
6.	Maximilian Günther	+ 10,637 s
7.	Nick Cassidy	+ 12,685 s
8.	Sérgio Sette Câmara	+ 19,237 s
9.	Jake Dennis	+ 24,914 s
10.	Joel Eriksson	+ 27,920 s

WM-STAND FAHRER

1.	Nyck de Vries	95 Punkte
2.	Robin Frijns	89
3.	Sam Bird	81
4.	Jake Dennis	81
5.	A. Félix da Costa	80
6.	Alex Lynn	78
7.	Nick Cassidy	76
8.	Mitch Evans	75
9.	Edoardo Mortara	74
10.	René Rast	72

WM-STAND TEAMS

1.	Virgin-Audi	165 Punkte
2.	Mercedes	158
3.	Jaguar	156
4.	DS-Techeetah	148
5.	BMW	143
6.	Audi	134
7.	Mahindra	122
8.	Porsche	116
9.	Venturi-Mercedes	91
10.	Nissan	79

BMW

BMW testet den neuen M4 GT3, im August folgt die Homologation

Neustart im GT3-Sport

BMW präsentiert als erster Hersteller ein GT3-Auto nach dem neuen Technikreglement, das ab 2022 gilt. Revolution oder Evolution? Beides: BMW schwenkt auf den M4 um, aber der GT3-Ansatz bleibt unangetastet.

Von: **Marcus Schurig**

Das neue GT3-Reglement der FIA für den Homologationszyklus ab 2022 hat für viel Unruhe in der Szene gesorgt. Denn der Weltmotorsportverband FIA hat alle bisher zugestandenen Waiver (technische Sondergenehmigungen) in das neue Regelwerk integriert. Das Problem: Einige GT3-Autos benötigten aufgrund der Größe oder des Gewichts der entsprechenden Straßenversionen Ausnahmegenehmigungen, etwa die dicken Brummer von BMW (M6) oder Bentley (Continental). Die Sorge: Wenn die dort gewährten Ausnahmen jetzt allen Herstellern offenstehen, könnte das die Autobauer dazu verleiten, Prototypen zu entwickeln, zumal die GT3-Wagen in Zukunft auch im Werkssport eine stärkere Verwendung finden, wie in der Sportwagen-WM (WEC), in Le Mans, in der IMSA oder der DTM.

Konkretes Beispiel gefällig? Theoretisch könnte ein Hersteller wie Porsche beim 911 vorn und hinten neue Hilfsrahmen einziehen und/oder einfach einen anderen Motor verwenden. Dann wäre der neue GT3-Wagen mehr Prototyp als die GT-Werkswagen in der bisherigen Topklasse GTE. Das Ausnutzen der technischen Freiheiten würde die Kostenspirale im GT3-Sport beschleunigen, der Business Case geriete unter die Räder und die Klasse könnte womöglich sogar untergehen.

Die Vernunft als Grenze?

Die FIA setzt auf die Vernunft der Hersteller: Ein GT3-Programm funktioniert nur, wenn man Autos verkauft, also Kunden beliefert. Dafür müssen die Kosten unten bleiben. Außerdem gelten nach wie vor die sogenannten Performance-Fenster, wo die entscheidenden Variablen Leistung, Gewicht und Abtrieb im Verhältnis zueinander definiert werden – und die kann man locker ohne aufwendigen Prototypenbau erreichen. Dazu kommt die Balance of Performance (BOP) obendrauf.



„Unser Fokus lag auf Fahrbarkeit und Reifenverschleiß. Der BMW M4 GT3 ist ein Kundensportauto – und kein Werksrennwagen."

BMW-Ingenieur Achim Klein

Will sagen: Das neue Reglement bietet Chancen, über die Stränge zu schlagen, aber eigentlich bringt es nichts. Oder doch?

Ortsbesuch beim BMW-Team Reinhold Motorsport in Andernach. Im Workshop steht der BMW M4 GT3, das erste Auto, das nach dem neuen GT3-Reglement entwickelt wurde. Die Tests laufen seit Monaten auf Hochtouren, im August erfolgt die Homologation für 2022. Im Gespräch mit GT3-Projektleiter Achim Klein zeigt sich schnell: Das Lastenheft des GT3-Autos auf Basis des neuen M4 ist komplett auf Kundensport gebürstet. „Unsere Prio-Liste war von vornherein klar: Fahrbarkeit und Reifenverschleiß waren ebenso zentral wie niedrige Einsatzkosten und gute Wartungsfreundlichkeit. Dazu mussten wir die Performance-Fenster der FIA erreichen. Der M4 GT3 ist ein Kundensportauto – und kein Werksrennwagen."

Die Rückkehr zur Norm

Also Evolution statt Revolution? Bezogen auf die Fahrzeugauswahl hat sich BMW wieder auf das Sportwagensegment besonnen. Der Vorgänger M6 GT3 und der M8 GTE waren ausladende GT-Wagen, der M4 dagegen ordnet sich wieder in die Grundthematik der zweitürigen Sportcoupés ein und passt damit besser ins Regelwerk des GT3-Rennsports.

Die Seriennähe ist überall präsent, wie beim Antrieb: Auch das M4-Rennauto nutzt den Dreiliter-Reihensechser mit zwei Turboladern als Absprungbasis, der

Motor leistet im Renntrimm bis zu 590 PS und 700 Nm, je nach Einstufung. Dabei stammen Kurbelgehäuse, Kolben, Pleuel, Zylinderkopf und Turbolader aus der Serie. Die wichtigsten Änderungen: Durch eine neue Trockensumpfanlage ließ sich der Motor 20 Zentimeter tiefer verbauen, außerdem ist er weniger stark geneigt (sieben statt 20 Grad), und die Abgasanlage ist einflutig nach dem Top-down-Prinzip auf der rechten Fahrzeugseite untergebracht. Der neue Luftsammler arbeitet mit zwei statt mit einer Drosselklappe wie in der Serie, was die Leistung verbessert. Wie beim Vierliter-V8-Biturbo im M6 nutzt der M4 GT3 ein ALS-System (Anti-Lag-System), das den Ladedruckaufbau optimiert.

Weil der Straßen-M4 mit über 1700 Kilo kein leichtes Auto ist, fällt auch der Rennbruder schwer aus: „Wir liegen beim Gewichtsziel im oberen Drittel“, erklärt BMW-Ingenieur Achim Klein. Das Limit liegt laut Reglement bei 1290 Kilogramm. „Was uns geholfen hat, war der Umstand, dass der Reihensechser gut 40 Kilo leichter ist als der V8-Biturbo aus dem M6 GT3.“ Weiterer Vorteil: Vibrationen sind beim Reihensechser kein Thema. Beim Getriebe setzen die Bayern im GT3-Auto auf das Xtrac-Getriebe aus dem M8 GTE, laut Achim Klein ist hier ein Revisionsziel von 30 000 Kilometern angepeilt. Für Transaxle-Getriebe gesteht die FIA den Herstellern ein opulentes Ausschnittsfenster im Bereich um die Hinterachse zu. Die Gänge werden über eine elektrische Schaltwalze von MEGA-Line mittels Paddel am Lenkrad geschaltet.

Bedienbarkeit im Fokus

BMW-Werkspilot Jens Klingmann ist nach ausgiebigen Testfahrten überzeugt von der Qualität des Powertrain-Konzepts: „Im M6 hatten wir immer mal wieder Probleme mit schlechten Shifts, da ist das Konzept im M4 deutlich besser: Man kann je nach Situation sogar einen Volllast-Downshift machen, das Getriebepaket ist für die Privatfahrer viel einfacher zu händeln als im M6.“

Wie beim M6 verwendet BMW auch beim M4 wieder einen vorderen Hilfsrahmen, auch die Aufhängungen und das Fahrwerk mit Doppelquerlenkern vorn und hinten entstammen dem Prototypenbau. „Das Reglement erlaubt den Wechsel auf Doppelquerlenker ausdrücklich, und alle Hersteller nutzen das. Insofern macht die Verwendung eines neuen Hilfsrahmens vorne Sinn“, erklärt Ingenieur Klein, „denn das vordere Packaging ist mit Motor, Kühlung und Aufhängung komplex – da käme der Umbau der Serienträger deutlich teurer als ein ganz neuer Hilfsrahmen.“

Fahrbarkeit schlägt alles

Beim Chassiskonzept standen die Themen Gewicht und Abtrieb an oberster Stelle, mit dem Ziel, einen guten Reifenverschleiß und eine noch bessere Fahrbarkeit gerade auch für die Amateurpiloten zu erzielen. Der Radstand wuchs im Vergleich zum M6 sogar um einen Zentimeter. „Ein langer Radstand bietet Vorteile bei der Stabilität, und wenn man das Auto richtig abstimmt, ist es auch einfacher zu fahren“, sagt Klein.

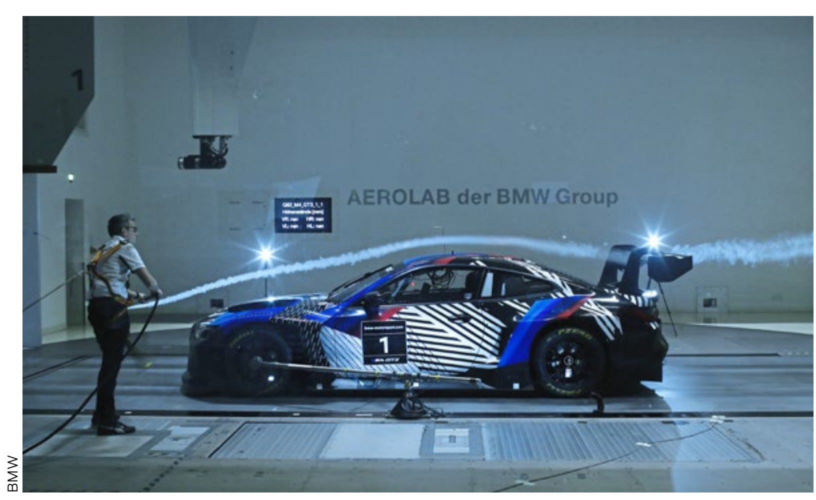
Klingmann bestätigt das aus Pilotensicht: „Ich war zuerst etwas skeptisch wegen des langen Radstands, aber das Auto ist wirklich sehr agil. Ich glaube, das liegt vor allem daran, dass wir an der Vorderachse ein viel breiteres und größeres Einsatzfenster als bisher haben. Wir Fahrer wollen eine konstante Hinterachse, weil da der Reifenverschleiß immer kritisch ist. Und vorne wollen wir ein breites Fenster, um tief in die Kurven bremsen zu können. Im neuen M4 GT3 sind diese Anforderungen sehr gut umgesetzt worden.“

Der Weg zu einer guten Vorderachse hängt laut Achim Klein stark am Frontsplitterkonzept. „Wir haben es geschafft, im Bereich des Vorderwagens ohne seitliche Flics auszukommen – die gehen im Renngetümmel meist eh kaputt. Unser Fokus war der Frontsplitter, der relativ durchgängig und gerade verläuft und vorne mit einem runden Radius abschließt. Damit haben wir zwar bei der maximalen Performance einen Tick eingebüßt, aber Fahrbarkeit gewonnen. Denn noch einmal: Mit einem GT3-Auto müssen besonders die Privatfahrer gut klarkommen – das war unser oberstes Ziel!“

Abtrieb dürfte der M4 GT3 eher zu viel als zu wenig haben, schätzt Klein: „Man ist ja eh an die Performance-Fenster gebunden, und wir sind zum Beispiel darauf vorbereitet, Abtrieb ohne große Umbauten oder neue Bauteile wegzunehmen, wenn die FIA das nach der Vermessung im Sauber-F1-Windkanal verlangen sollte.“ Auch der M4 ist tendenziell wieder ein großes Auto – und viel Fläche, oben wie unten, bedeutet eben auch immer viel Abtrieb. ▷

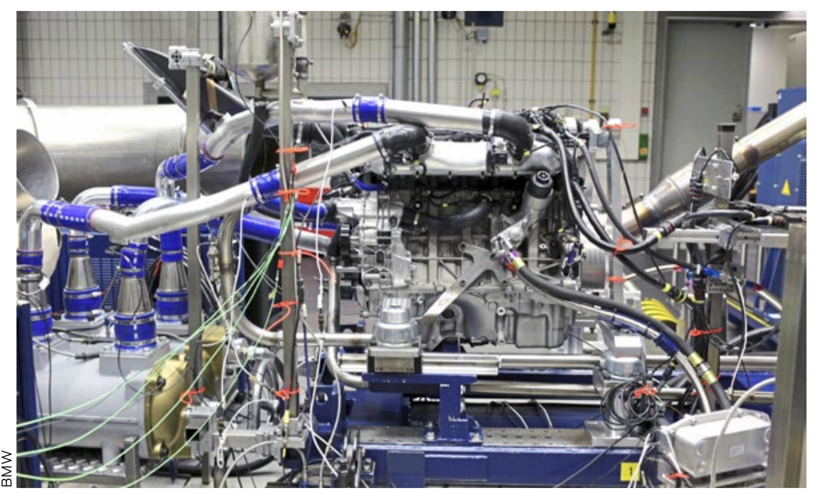

BMW

Gute Bedienbarkeit für den Amateurfahrer hatte beim M4 oberste Priorität



BMW

Viel Fläche sorgt für viel Abtrieb – und der M4 ist ein wirklich großes Auto!


BMW

Der Dreiliter-Biturbo mit Anti-Lag-System leistet je nach BOP bis zu 590 PS


BMW

Die Aufhängung folgt rundum dem klassischen Doppelquerlenker-Prinzip

Der Frontsplitter sorgt zusammen mit der großen Unterbodenfläche für den Löwenanteil des Abtriebs, „denn der Abtrieb vom Unterboden geht kaum in den Luftwiderstand ein und ist damit die effizienteste Lösung", so Achim Klein. Der Unterboden ist mit vielen Carbon-Tauschelementen versehen, damit die Teams Reparaturen modular und billig durchführen können.

Durchströmung spielt im GT3-Sport keine Rolle, weil sie vom Reglement verboten ist. Im Heckbereich bestimmen ein breiter Diffusor sowie der Heckflügel mit Schwanenhals-Aufhängung die Optik. Die untere sogenannte Saugseite des Heckflügels füttert die Unterdruckzone hinter dem Auto und sorgt dafür, dass der Luftwiderstand reduziert wird. Eine konkrete Interaktion zwischen Heckflügel und Diffusor wie in der Formel 1 ist aber eher nebensächlich, weil der räumliche Abstand zwischen den Bauteilen zu groß ist."

Nun mit Motorraumspülung

Bei der Aerodynamik glänzt der M4 also erwartungsgemäß eher mit gängigen Tools, weil das Reglement ohnehin nichts anderes zulässt. Die Frontpartie ist beim M4 übrigens mit einer Batterie an Kühlern für Wasser, Ladeluft, Bremsen und Ansaugluft verrammelt. „Da hat man keine andere Wahl, weil die Kühlung laut Reglement an der Originalposition erfolgen muss", so Klein.

Eine weitere Öffnung sorgt für die sogenannte Motorraumspülung, also den Abtransport von Hitzenestern im Motorraum. Auf der Haube versorgt ein NACA-Einlass den Fahrer mit Frischluft; die zweite Öffnung fungiert als Air Curtain, um das Cockpit gegen die heiße Abluft der Auspuffanlage abzuschirmen.

Bleiben Fahrwerk und Innenraum. Das Fahrwerkskonzept folgt wie erwähnt und wie bei den meisten GT3-Konkurrenten üblich dem Doppelquerlenker-Prinzip. Statt teurer Schweißteile aus Stahl wie im M8 GTE kommen bei den Querlenkern günstigere Alu-Frästeile zum Einsatz, ebenso bei den Radträgern – richtig, das spart den Kundenteams Geld.

Wobei hier noch mal der Spagat deutlich wird, den die Ingenieure im GT3-Sport vor der Brust haben: „Wir müssen permanent abwägen zwischen den Anforderungen im Kundensport, also niedrigen Kosten, und der Fahrzeug-Performance", sagt Klein,



„Der Pilot muss das Gas beim Anfahren nicht mehr modulieren – eine kleine Öffnung der Drosselklappe reicht, das Auto fährt los."

BMW-Pilot Jens Klingmann

„und das gilt quer durch alle Baugruppen. Manchmal ist ein Bauteil billiger, aber dann auch schwerer. Das ist eine Gratwanderung, wobei es durchaus passieren kann, dass man ganz schnell auf der falschen Seite der Gleichung herauskommt."

Beim Gewicht verrechnet?

BMW-Ingenieur Klein verschweigt nicht, dass beim M4 GT3 eine zweite Designschleife notwendig wurde, weil man das Zielgewicht verfehlt hatte: „Das erste Testauto war zu schwer, und zwar über alle Baugruppen hinweg, also mussten wir eine zweite Schleife drehen, um Gewicht auf der Bauteilebene abzuspecken."

Last, but not least lag bei BMW Motorsport ein großer Schwerpunkt auf dem Innenraumkonzept mit einfacher Handhabung und stressfreier Bedienung. Kein Wunder, denn am Ende sitzen viele zahlungskräftige GT3-Kunden ja selbst im Fahrersitz.

Jens Klingmann und seine BMW-Werkskollegen haben mit den Ingenieuren viele neue Lösungen ausgetüftelt, um den Amateurfahrern das Leben im Cockpit so „einfach" wie möglich zu machen. Das beginnt bei simplen Details wie einem großzügigen Einstieg. „Nach dem aktuellen Reglement nimmt die Tür mit der Foam-Einlage mehr Energie auf, sodass das Türkreuz nach unten abgesenkt werden konnte", erklärt Klein.

Der Fahrersitz ist fest fixiert, die unterschiedlichen Körpergrößen werden über einlegbare Inserts angepasst, die Pedalerie und die Lenksäule kann der Fahrer passgenau verstellen. Natürlich verfügt der M4 GT3 über eine Klimaanlage, die nicht nur den Innenraum, sondern auch den Helm und den Sitz mit kühlender Luft versorgt. Das Lenkrad stammt aus dem BMW M6, glänzt nun aber mit vereinfachter und intuitiver Bedienung wie aufziehbaren Menüfenstern. Die Schalter für Motor-Mapping, ALS, TC, Funk, Fernlicht, Scheibenwischer und Trinksystem liegen optimal im Fahrersichtfeld. „Neben dem Pit-Limiter haben wir jetzt auch einen Speedlimiter für die FCY-Phasen integriert", so Klingmann.

Die Kupplungsbetätigung wurde über Wippen ins Lenkrad gelegt, das Anfahren soll das reinste Kinderspiel sein, folgt man Pilot Klingmann: „Der Fahrer muss jetzt nicht mehr das Gas modulieren – eine minimale Öffnung der Drosselklappe reicht, und das Auto fährt wie von Geisterhand los." Rechts in direkter Griffweite neben dem Lenkrad findet sich ein weiteres Bedien-Panel, wo Starterknöpfe und andere Menüfunktionen hinterlegt sind.

Auf dem Boden der rechten Fahrzeugseite befindet sich schließlich eine Unzahl an Steuergeräten. Die Vitalfunktionen des Fahrzeugantriebs werden dabei von einem Kundensport-Steuergerät von Bosch mit der Kennung MS 6.4 beaufsichtigt.

„Das ist kein Werksauto!"

Kehren wir noch mal kurz zur Eingangsfrage zurück: Muss man sich Sorgen um den GT3-Sport machen? Nach dem anderthalbstündigen Rundgang um den neuen BMW M4 GT3 und den Erklärungen von Ingenieur Klein und Pilot Klingmann kann man die Frage mit Nein beantworten. Wie hatte Klein eingangs gesagt? „Das ist kein Werksauto, sondern ein Kundenauto." Kunden gewinnt man mit einem guten Produkt, konkurrenzfähigen Preisen und niedrigen Unterhaltskosten – das ist der Business Case in der GT3.

„Man kann im Kundensport keinen Prototyp bauen, daher sind die Sorgen der Kritiker unbegründet", so Klein. „Und durch die Performance-Fenster ist der Korridor bei Abtrieb, Leistung und Gewicht eh vorgegeben, dazu kommt die BOP obendrauf. Ich glaube, alle Hersteller sind sich einig, dass sie die Klasse erhalten wollen, so wie sie ist." ■



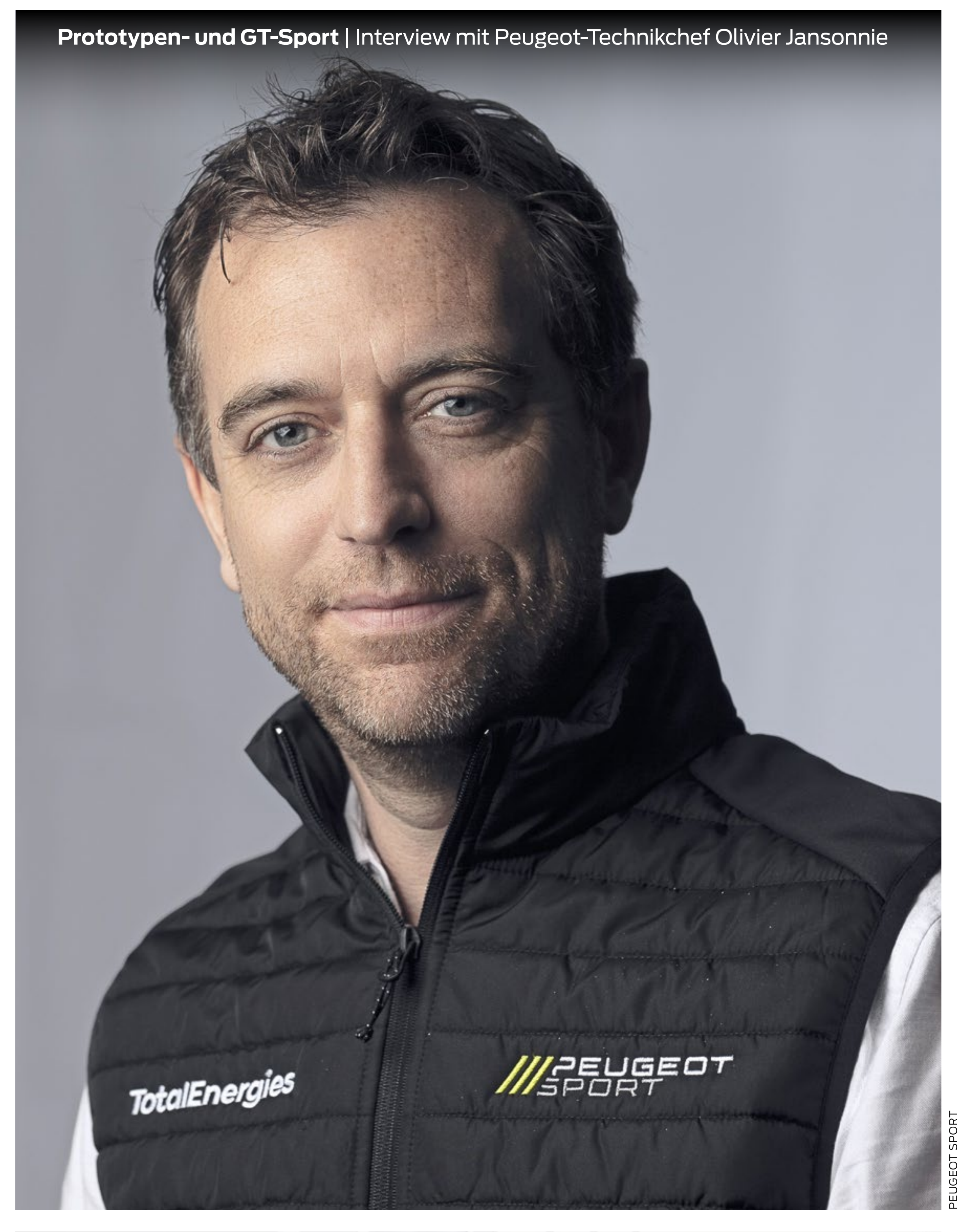
BMW

Vorne dominieren die Kühler für Wasser, Ladeluft, Ansaugluft und Bremsen



BMW

Das Farb-Design enthüllte BMW erst beim 24h-Rennen am Nürburgring



PEUGEOT SPORT

Peugeot-Technikdirektor Olivier Jansonnie über das radikale Aero-Konzept des 9X8-Hypercars, den fehlenden Heckflügel, die Freiheiten im neuen Reglement und warum Le Mans 2022 nicht gesetzt ist.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die ganze Welt diskutiert, warum das Peugeot-Hypercar 9X8 ohne Heckflügel auskommt. Warum?
Es war eine einfache Kalkulation, die beim Studium des Reglements entstand: Das neue Reglement ist komplett anders als in der bisherigen LMP1-Klasse, denn es gibt eine Obergrenze beim Abtrieb, die durch Performance-Fenster definiert wird. Man kann generell sagen, dass der Abtrieb um ein Drittel reduziert wurde. Gleichzeitig haben die Designer jetzt viel mehr Freiheiten beim Unterboden und bei der Gestaltung des oberen Bodyworks. Das Fazit: Man benötigt keinen Heckflügel, um die Zielwerte beim Abtrieb zu erreichen.

Und wie erreichen Sie die Zielwerte beim Abtrieb?
Durch eine Kombination aus Unterströmung, also das, was landläufig als Ground Effect bezeichnet wird, und Überströmung. Bei der Unterströmung profitieren wir Ingenieure massiv vom neuen Reglement, denn die Liberalisierung der Regeln, besonders bei Front- und Heckdiffusor und Unterboden, ermöglichten unseren Ansatz überhaupt erst. Wenn das Ziel des Reglements darin bestünde, dass man maximalen Abtrieb generieren muss, dann käme man wohl nicht um die Verwendung eines Heckflügels herum.

Ist der Abtrieb vom Unterboden denn genauso stabil wie der vom Heckflügel?
Sie sprechen hier die entscheidende Frage an: Es geht nicht um den Abtrieb als solchen, sondern darum, wie stabil der Abtrieb generiert wird. Unsere Interpretation des Reglements besagt, dass wir durch die Kombination aus Unter- und Überströmung genügend Abtrieb und stabilen Abtrieb generieren.

Aber es gibt schon noch Fragezeichen hinter dieser Arbeitshypothese?

Der Peugeot 9X8 machte Schlagzeilen, da er ohne Heckflügel auskommt

PEUGEOT SPORT

„Der Start in Le Mans 2022 ist kein verbindliches Ziel“

Es ist nicht auszuschließen, dass wir mit unserem Konzept falsch liegen, aber ich bin sehr optimistisch. Wir haben unser Konzept in CFD entwickelt, im zweiten Schritt haben wir das Ganze auf Modellebene im Windkanal abgeprüft und seit März fahren die Piloten mit dem virtuellen Modell im Simulator. Daher haben wir eine hohe Sicherheit bei der Bewertung des Konzeptes, was bedeutet, dass wir die Testphase ab Dezember mit exakt diesem Konzept beginnen. Fakt ist aber, dass die Bestätigung für die Richtigkeit des Konzeptes von der Rennstrecke kommen muss.

Haben die Piloten gewusst, dass sie im Simulator ohne Heckflügel fahren?
Nein, dass haben wir ihnen zunächst nicht gesagt. Wir haben ein Aero-Map ohne Heckflügel entwickelt, die Piloten haben es getestet und weiterentwickelt, wir haben Änderungen vorgenommen – und erst mitten in diesem Arbeitsprozess haben die Piloten gespannt, dass sie gar keinen Heckflügel haben!

Sie sind trotzdem darauf vorbereitet, Anpassungen vorzunehmen, zum Beispiel, indem Sie einen großen Gurney an der Heckabrisskante einsetzen?
Das ist jetzt Ihre Spekulation, aber selbstverständlich haben wir einen Plan B für den Fall, dass das Konzept auf der Rennstrecke nicht unsere Erwartungen erfüllt. Aber noch einmal: Es geht nicht um den Abtrieb als solchen, sondern um die Stabilität, denn daran hängt ja auch die Fahrbarkeit.

Dazu müssen Sie die aerodynamische Balance trimmen. In der Regel ist der Heckflügel hier das beste Werkzeug …?
Laut Hypercar-Reglement hat man nur ein Element zum Trimmen der Aero-Balance, das macht die Sache in der Tat knifflig.

Toyota hat sich gegen das Trimmen über die Frontpartie entschieden …
Wir sind ebenfalls skeptisch, was den Aero-Trimm über den Frontflügel betrifft. Theoretisch könnte man die Balance sogar über den Unterboden trimmen, das werden wir aber nicht tun, weil man dann zu viele fragile Bauteile im Bereich des Unterbodens hat, was bei den großen Langstreckenrennen eher ein Nachteil wäre, da der Unterboden immer anfällig für Beschädigungen ist. Wir brauchen also eine stabile und robuste Lösung.

> „Die Gestaltung der vertikalen Finne auf der Heckpartie ist in Summe vermutlich der anspruchsvollste Teil im gesamten Hypercar-Reglement.“
>
> Peugeot-Ingenieur Jansonnie

Bei Ihrem Aero-Konzept muss der Unterboden besonders im Heckbereich vor seitlicher Lufteinströmung abgeschirmt sein?
Das ist in der Tat ein zentraler Punkt bei einem Ground-Effect-Auto. Dabei muss man die Strömung in ihrer Gesamtheit betrachten, also von ganz vorne bis ganz hinten. Entscheidend ist der Umstand, dass man jetzt im Bereich der mittleren Fahrzeugseite Luft so gezielt ausleiten kann, um die Heckpartie gegen das seitliche Eindringen von Luftströmungen zu versiegeln, das war so in der LMP1-Ära nicht möglich. Nur aus diesem Grund konnten wir unser Konzept so aufsetzen.

Und welche Rolle spielt die Überströmung?
Der Abtrieb kommt erstens von der Unterströmung, was deshalb lukrativ ist, weil Abtrieb von der Unterströmung so gut wie keinen Luftwiderstand erzeugt, während Flügel auf dem Auto natürlich einen sehr hohen Widerstand erzeugen. Die Motorabdeckung sorgt mit ihrem ansteigenden Winkel am Heckabschluss und der seitlichen Eingrenzung im Bereich der Radhäuser ebenfalls für Abtrieb, nur halt eben ohne Heckflügel.

Beim Mock-up-Auto ist der Bereich zwischen Motorabdeckung und Heckdiffusor verschlossen. Ist das Ihr Ernst?
Nein, das wurde beim Mock-up-Auto nur aus optischen Gründen so gemacht, im Rennauto wird dort eine größere Spalte sein, um die heiße Luft aus dem Motorraum abführen zu können.

Die Lufteinlässe für die Kühler in den Seitenkästen wirken stark exponiert …
Unsere Luftabnahme für die Kühler liegt in der Tat relativ weit vorne und auch relativ weit oben. Natürlich müssen wir verhindern, dass die Kühler im Rennen zu stark verschmutzen – mit so etwas hatten wir in der Vergangenheit schon mal Probleme, wir sind uns des Themas bewusst.

Ebenfalls interessant ist die mittlere Finne beim Peugeot 9X8: Sie fällt unglaublich klein aus …
Die Gestaltung der vertikalen Finne ist ein bewegliches Ziel, denn der Hersteller steht in der Pflicht, dem Regelgeber zu beweisen, dass das Auto eine hohe Stabilität bei seitlichem Windangriff hat, zum Beispiel wenn sich das Auto bei einem Reifenschaden mit hoher Geschwindigkeit eindreht. Wir müssen hier einen Bereich von 0 bis 180 Grad Eindrehung mit CFD-Daten belegen, das ist vermutlich der anspruchsvollste Teil im gesamten Hypercar-Reglement. Im LMP1-Reglement war die Größe und Fläche der Finne vorgeschrieben, jetzt ist das Reglement freier, aber man muss gegenüber den Regelgebern den Nachweis der Stabilität erbringen. Ursprünglich hatten wir eine deutlich großflächigere Finne, dann haben wir das nach und nach reduziert. Aber wir sind auch darauf vorbereitet, die Finne wieder zu vergrößern, wenn das nötig sein sollte.

Beim Hybridkonzept hatten sie weniger Freiheiten?
Das ist richtig. Viele Freiheiten hat man beim Motor, bei der Auslegung der Batteriekapazität und beim Energiemanagement. Aber ansonsten ist das Hybridreglement eng gefasst, um ein Wettrüsten zu unterbinden.

Die Testphase startet bei Peugeot im Dezember. Wird das nicht eng mit Blick auf Le Mans 2022?
Wir haben nie gesagt, dass ein Start in Le Mans 2022 ein verbindliches Ziel ist. Man darf ja nicht vergessen, dass Le Mans das Saisonfinale der WEC war, als wir unseren WM-Einstieg verkündet haben. Das hat sich mittlerweile schon wieder geändert. Wir haben gesagt, dass wir 2022 Rennen fahren – aber nicht, dass wir im Juni 2022 in Le Mans am Start stehen. Wir starten, wenn die Entwicklung des Autos abgeschlossen ist.

Wirkt das Joker-Reglement wie ein Backup für den Fall, dass man in einem Teilbereich nachlegen muss?
Das kann man so sehen. Aber auf der anderen Seite muss man einfach den Regeln vertrauen. Und die sehen ja eine Balance of Performance (BOP) vor, wo Vor- und Nachteile egalisiert und ausgeglichen werden. Wir bei Peugeot Sport werden die Joker-Regeln für Anpassungen des Autos sicher mit Blick auf die Zuverlässigkeit nutzen, und nicht, um Performance zu generieren.

Es wird ja vermutlich nicht nur eine globale BOP geben, sondern zwei BOP-Systeme, in der IMSA-Serie und in der Sportwagen-WM?
Wir haben uns ja im Rahmen des Konvergenzprozesses erst kürzlich auf gemeinsame Prinzipien geeinigt, das ist ein großer Fortschritt. Allerdings muss man da jetzt konkrete Zahlen in den Prozess einbringen. Was die BOP bei IMSA und WEC betrifft, müssten Sie die Frage bitte an die Ausrichter stellen. Und lassen Sie mich die Antwort wissen, denn das interessiert uns auch! ■

AUDI

Elektrifiziertes Testlabor: Audi RS Q e-tron bei ersten Testfahrten

Ab in die Wüste

Audi präsentiert seinen RS Q e-tron für die Rallye Dakar. Die Räder des innovativen Allrad-Boliden werden rein elektrisch angetrieben. Die Aufladung der Batterie während des Marathonritts übernimmt der TFSI-Motor aus der DTM.

Von: **Reiner Kuhn**

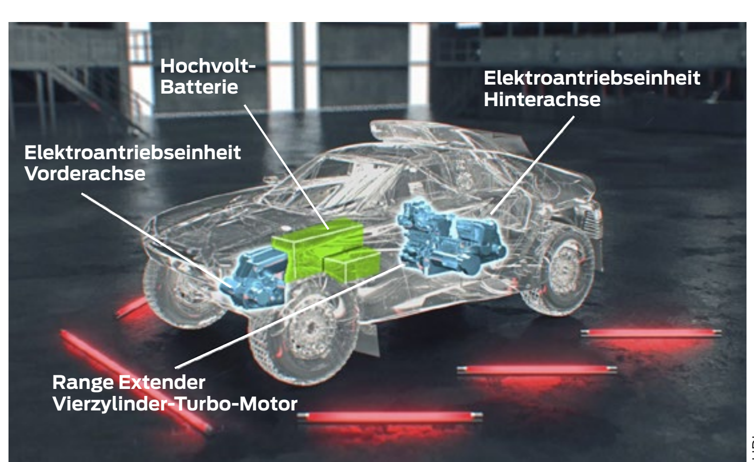
Getreu dem Firmen-Motto „Vorsprung durch Technik" will Audi im Spitzensport mal wieder eine neue Ära einläuten. Nach dem Einstieg mit dem „Quattro" in die Rallye-WM (1981) sowie den ersten Le-Mans-Siegen mit einem Selbstzünder (2006) und danach mit Hybrid-Antrieb (2012) gehen die Ingolstädter Werkssportler nun in die Wüste. Das Ziel: der Gesamtsieg bei der Königin aller Marathonfahrten, der Rallye Dakar. „Unser RS Q e-tron ist in Rekordzeit auf einem weißen Blatt Papier entstanden", sagt Julius Seebach, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. Unter dem Karbonkleid des rund zwei Tonnen schweren Allradboliden sorgt ein komplexes Hybrid-System für Vortrieb.

Die beiden Achsen werden jeweils von einer 250 Kilowatt (340 PS) starken Elektroantriebseinheit, im Fachjargon „Motor-Generator-Unit" (MGU) angetrieben. Die maximale Systemleistung des E-Antriebs liegt bei 500 kW. Wie viel davon bei der Rallye Dakar abgerufen werden darf, wird seitens des Veranstalters und der FIA noch final definiert.

Komplexer Technik-Mix

Auch deshalb gilt das Hauptaugenmerk dem Zusammenspiel mit dem ebenfalls an Bord befindlichen Range Extender (Reichweiten-Verlängerer). Dem im Audi-Marketing-Sprech nun „Energie-Wandler" genannten, knapp 100 Kilo schweren Zweiliter-Vierzylinder-TFSI-Motor aus der DTM stehen 300 Liter Sprit zur Verfügung, um über eine baugleiche dritte aus dem Formel-E-Monoposto übernommene MGU während der Fahrt die 375 Kilo schwere Hochvoltbatterie mit einer Kapazität von rund 50 Kilowattstunden aufzuladen. Der Verbrenner arbeitet dabei im effizienten Drehzahlbereich zwischen 4500 und 6000 U/min.

„Ich glaube, das ist eines der komplexesten Autos, das ich je gesehen habe", sagt Sven Quandt, als Teamchef von Q Motorsport für den Einsatz verantwortlich.



AUDI

Innere Werte: Audis Wüstenrenner setzt auf komplexen Technik-Mix



AUDI

Straffer Testplan: Bis zur Rallye Dakar bleiben noch knapp sechs Monate

„Wir sind nicht so vermessen, die Dakar auf Anhieb zu gewinnen“

Andreas Roos zeichnet bei Audi für den Werkssport verantwortlich. In MSa spricht der 45-Jährige über die Besonderheiten, Herausforderungen und den weiteren Zeitplan des Dakar-Projekts.

Von: **Reiner Kuhn**

Worin sehen Sie beim Dakar-Projekt von Audi Sport die größte Herausforderung?
Allem voran in unserem alternativen Antriebskonzept. Auch wenn wir viele Erfahrungen im Langstreckensport gesammelt haben, wird uns die Zuverlässigkeit des Audi RS Q e-tron bei einer so speziellen Veranstaltung wie der Rallye Dakar über 14 Tage sicherlich am meisten fordern. Hinzu kommt der fordernde Zeitplan: Vom grünen Licht über die Konzeptphase und Entwicklung, bis der erste Prototyp fertig auf den Rädern stand, sind nicht einmal zwölf Monate vergangen. Das ist bei so einem komplexen Fahrzeugsystem eine riesige Herausforderung.

Noch ist das finale FIA-Reglement für die neue T1-E-Klasse, in der Audi antritt, nicht verabschiedet. Bis wann rechnen Sie damit, und wie sehr beeinflusst dies ihre Testarbeit auch im Hinblick auf die Energiestrategie für den Marathonritt?
Da wir schon testen, heißt dies: dass unser Auto fertig ist. Wir sind aber in engster Abstimmung mit der FIA und den CrossCountry-Verantwortlichen bezüglich der genauen Regularien. Alle Beteiligten haben Erfahrung mit hybridisierten und elektrifizierten Fahrzeugen. Es ist also kein komplettes Neuland bei der Technologie, jedoch aber beim speziellen Einsatzfeld wie der Rallye Dakar.

Anders gefragt: Gibt es einen Stichtag, bis zu dem Audi weiß, mit wie viel Leistung man ins Rennen geht?
Nein, diesen Stichtag gibt es aktuell noch nicht. Alle Beteiligten sind sich aber einig, in welchen Bereichen man sich bei Leistung oder Gewicht bewegen wird. Wir von Audi sind dabei verhältnismäßig flexibel, auch weil wir mit unseren bekannten Eigenentwicklungen, allem voran aus der Formel E, arbeiten und daher auch einen gewissen Spielraum haben.

Welches sind nun die nächsten Schritte?
Jetzt gilt es, gemeinsam mit Q Motorsport möglichst viele Testkilometer abzuspulen. Beim nächsten Testzyklus wird Stéphane Peterhansel beginnen und sich dann mit Carlos Sainz und Mattias Ekström abwechseln. Der erste Langstreckentest ist für September terminiert.

Und der weitere Fahrplan?
Wir werden versuchen, vor der Dakar zur Erprobung den einen oder anderen CrossCountry-Lauf zu bestreiten. Die Rallye Marokko Anfang Oktober, die Abu Dhabi Desert Challenge Anfang November sowie die drei Wochen später ebenfalls in Abu Dhabi stattfindende Ha'il Baja würden sicher am meisten Sinn machen. Noch ist aber unklar, ob und wo wir tatsächlich fahren werden. Das hängt von unseren Entwicklungsfortschritten und Testfahrten ab.


AUDI
Seit 2012 bei Audi: Andreas Roos

„Noch steht das T1-E-Reglement nicht. Alle Beteiligten sind sich aber einig, in welchen Bereichen man sich bei Leistung oder Gewicht bewegen wird.“

Andreas Roos

Wie sind Ihre Siegchancen?
Wir sind nicht so vermessen, die Dakar auf Anhieb zu gewinnen, auch wenn dies natürlich unser Ziel ist. Das erste Jahr wird ein Lehrjahr sein mit hoffentlich steiler Lernkurve. ■

DIE TECHNIK DES AUDI RS Q E-TRON

Chassis: Stahl-Gitterrohrrahmen mit Karbon/Zylon-Faserverbund-Strukturanbauteilen
Antrieb: Allradantrieb mit elektrisch angetriebenen Achsen, inkl. elektronisch geregelter Brems-Rekuperation
Elektromotoren: 3 MGU FE57 (Formel E 2021) mit je max. 250 kw jeweils für Vorder- und Hinterachse sowie als Generator zum Batterieladen
Batterie: 30 Module mit je 266 Lithium-Ionen-Rundzellen, 800 Volt, Kapazität 50 kWh
Range Extender: 2l-Vierzylinder-Turbo-Motor (DTM 2019/2020), Leistung 140–220 kw (max. 580 PS) mit 300-Liter-Tank
Radstand: 3080 mm
Länge/Breite/Höhe: L 4500 / B 2300 / H 1950 mm
Mindest-Leergewicht: ca. 2000 kg
0–100 km/h: ca. 4,5 s auf losem Untergrund
Höchstgeschwindigkeit: max. 170 km/h

„Durch den E-Antrieb müssen sehr viele unterschiedliche Systeme miteinander kommunizieren. Neben der Zuverlässigkeit ist dies in den nächsten Monaten unsere größte Herausforderung.“

Nach dem Rollout im heimischen Neuburg folgten Anfang Juli ersten Testfahrten auf einem bei Magdeburg gelegenen Testareal. Erst saß Carlos Sainz am Steuer, dann übernahm für drei Tage Mattias Ekström. Beim nächsten Test auf einem Militärgelände in Spanien soll dann erstmals auch Dakar-Rekordsieger Stéphane Peterhansel im futuristisch anmutenden Wüstenrenner Platz nehmen. ■



AUDI
Vorsprung durch Testen: Ekström saß bisher am längsten hinterm Steuer


AUDI
Wüsten-Springer: Neue Wege auch beim Design und der Aerodynamik


Aus Erfahrung gut: Ex-Europameister Basso war mal wieder nicht zu halten

Bello Basso

ERC


Gefrustet: Andreas Mikkelsen

ERC


Harte Schule: Junior Nick Loof

ERC

Beim EM-Lauf im Hinterland von Rom hatte die kontinentale Elite nichts zu bestellen. Giandomenico Basso (Skoda) siegte mit Respektabstand vor Landsmann Andrea Crugnola (Hyundai). Nick Loof musste sich bei den U27-Junioren mit dem fünften Rang begnügen.

Von: **Reiner Kuhn**

Zwar sitzt beim dritten von acht EM-Läufen über die Hälfte der insgesamt 98 Teilnehmer in einem Rally2-Turboallradler der kontinentalen Topliga. Dass den Sieg bei der ersten Asphaltrunde der Saison die Lokalhelden aber unter sich ausmachen werden, zeigt sich schon am Freitagabend auf der mitten in Rom nur unweit des Kolosseums ausgetragenen Zuschauerprüfung. Die Bestzeit markiert Andrea Crugnola vor Giandomenico Basso, die auch danach das Tempo klar vorgeben.

Nach der ersten von zwei Tagesetappen haben der 31-jährige Hyundai-Pilot und der 47-jährige Skoda-Routinier jeweils drei Bestzeiten auf ihrem Konto, ebenso oft die Führung gewechselt und sind dem durchaus prominent besetzten Feld enteilt. Während das Führungsduo zur Halbzeit nur 5,4 Sekunden trennen, liegt Europameister und Vorjahressieger Alexey Lukyanuk als Drittplatzierter schon über 20 Sekunden zurück. Kaum will der WRC2-Sieger von Estland die Schlagzahl erhöhen, setzt der furchtlose Russe seinen Citroën gegen einen Baum (WP 9). Auch die Werkspiloten Andreas Mikkelsen (Skoda) und Craig Breen (Hyundai) haben nichts zu bestellen. Der Norweger hadert bei hochsommerlichen Temperaturen mit nervigem Untersteuern und seinem Aufschrieb, der Ire zudem mit dem Grip seiner MRF-Reifen. Im Ziel müssen sich die WM-erfahrenen Akteure mit den enttäuschenden Rängen 8 und 9 zufriedengeben.

Die Entscheidung zwischen Crugnola und Basso fällt am Sonntagmorgen. Letzterer hält den Druck hoch. Sein Widersacher eckt kurz an, verliert durch den daraus resultierenden Plattfuß knapp 30 Sekunden (WP7) – und Basso ist durch. Der dreimalige italienische und zweimalige Europameister gewinnt nach 2019 erneut in Rom und wird von seinen Landsleuten frenetisch gefeiert.

Die Ehre der EM-Elite hielt diesmal die zweite Reihe hoch. Norbert Herczig (Skoda) fährt bei seinem dritten Start in Rom die Rallye seines Lebens und schnappt sich auf den letzten Metern noch den letzten Podiumsplatz vor Markenkollege Efren Llarena, der für die letzten Schleifen zu weiche Reifen montieren ließ. Dahinter folgt Mikolay Marczyk, der ebenfalls noch vor den einheimischen Asphaltglühern Fabio Andolfi und Simone Tempestini (alle Skoda) die Zielrampe entert.

Von den deutschen Teilnehmer war diesmal wenig zu sehen. Fabian Kreim reiste erst gar nicht an, und Albert von Thurn und Taxis feuerte seinen Skoda beim Abschlusstest in den Wald.

Auch Nachwuchstalent Nick Loof ist zurück auf dem Boden. Nach zwei starken Schotter-Auftritten in Polen und Lettland muss sich der 20-Jährige bei seinem Asphalt-Debüt in der EM mit Rang 5 bei den U27-Junioren abfinden. ■

RALLYE ROM (23.–25.07.2021)

Dritter von acht EM-Läufen, mit 14 Wertungsprüfungen über 190,09 km

Pos.	Fahrer / Fahrzeug	Zeit
1.	Basso / Granai (I/I), Skoda Fabia Rally2	1:54.06,6 h
2.	Crugnola / Ometto (I/I), Hyundai i20 Rally2	+ 35.8 s
3.	Herczig / Ferencz (H/H), Skoda Fabia Rally2	+ 40,4 s
4.	Llarena / Fernandez (E/E), Skoda Fabia Rally2	+ 40,7 s
5.	Marczyk / Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia Rally2	+ 56,2 s
6.	Andolfi / Savoia (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 1.04,8 min
7.	Tempestini / Itu (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 1.06,5 min
8.	Mikkelsen / Floene (N/N), Skoda Fabia Rally2	+ 1.18,9 min
9.	Breen / Nagle (IRL/IRL), Hyundai i20 Rally2	+ 1.29,1 min
10.	Cais / Zakova (CZ/CZ), Ford Fiesta Rally2	+ 1.31,6 min

Bestzeiten: Basso 6, Crugnola 4, Gryazin, Llarena, Tempestini & Herczig je 1

EM-STAND NACH LAUF 3

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Alexey Lukyanuk (RUS)	67 Punkte
2.	Andreas Mikkelsen (N)	66
3.	Efrén Llarena (E)	61
4.	Miko Marczyk (PL)	60
5.	Norbert Herczig (H)	46
6.	Craig Breen (IRL)	43
7.	Nikolay Gryazin (RUS)	39
8.	Giandomenico Basso (I)	39
9.	Andrea Crugnola (I)	29
10.	Erik Cais (CZ)	28

Junioren U 28 (Einheits-Rally3)

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Ken Torn (EST)	113 Punkte
2.	Jon Armstrong (GB)	39
3.	Oscar Solberg (N)	32

Junioren U 27 (Rally4)

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Josep Bassas (E)	93 Punkte
2.	Sami Pajari (FIN)	87
3.	Jean-Baptiste Franceschi (F)	69



Spätestens zum Saisonende kehrt Breen Hyundai den Rücken

ROESELER

Rallye-WM

M-Sport holt Breen

Gespräche liefen schon länger, nun scheint man sich einig. In Craig Breen hat M-Sport jenen Fahrer gefunden, der mit Adrien Fourmaux die neue Doppelspitze im künftigen Ford Puma Rally1 bilden soll.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach Platz 2 bei der Rallye Estland sagte Hyundai-Teilzeit-Pilot Craig Breen: „Ich will noch immer Weltmeister werden und glaube fest dran, dass ich dies auch schaffen kann. Das ist aber nur mit einem vollen Programm möglich.“ Rumms. So eine deutliche Ansage macht ein Fahrer nur, wenn er weiß, welches Team bereit ist, ihm diese Option zu bieten.

Beim EM-Lauf in Rom bot sich die nächste Gelegenheit, die Ohren zu spitzen, schließlich war neben dem 31-jährigen Werkspilot auch Andrea Adamo vor Ort. Über seine künftige Fahrerriege will der Hyundai-Teamchef nicht im Detail sprechen, aber man kann ja sein Glück versuchen: Wird Hyundai trotz der neuen Hybrid-Boliden beim dritten Werksauto auch kommende Saison auf Car-Sharing setzen? „Ja“. Eher mit zwei oder weiter mehreren Fahrern? „Klar ist nur, dass künftig ein Fahrer öfter am Steuer sitzen wird.“ Neben den gesetzten Thierry Neuville und Ott Tänak läuft alles auf den weiter unter Vertrag stehenden Junior Oliver Solberg raus. Schlechte Karten also für Breen, der anders als Routinier Dani Sordo auf mehr WM-Einsätze pocht.

Beim Cockpit-Poker profitiert Breen auch von der Formschwäche seiner Kollegen. Teemu Suninen konnte in den vergangenen Monaten ebenso wenig überzeugen wie Andreas Mikkelsen und dürfte nicht nur bei M-Sport raus sein. Für das in der kommenden Saison früher oder später neu zu besetzende Toyota-Cockpit von Sébastien Ogier soll längst Esapekka Lappi eingeplant sein. Doch anders als dieser, wird Breen nicht so schnell im künftigen Rally1-Boliden testen können. Denn Adamo sagt auch: „Mit mir hat noch niemand gesprochen. Klar ist nur: „Craig Breen hat einen Hyundai-Vertrag bis zum Jahresende.“ Höchste Zeit also, dass Breen und M-Sport auch mit Hyundai sprechen. ■

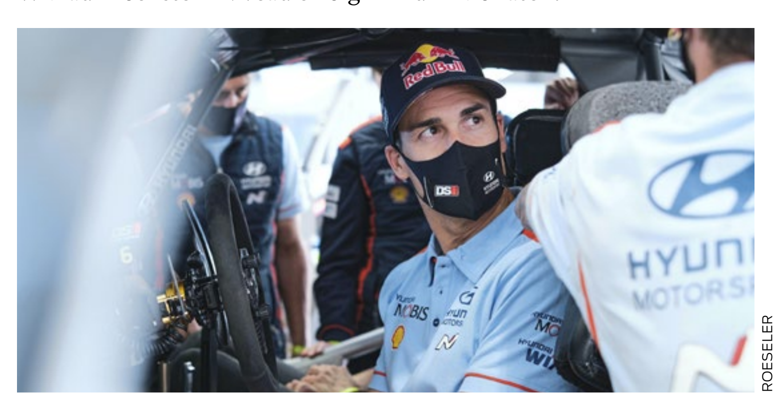
Rallye-WM

Der Nächste bitte!

Nach nur drei gemeinsamen WM-Einsätzen setzt Dani Sordo mit Borja Rozada den nächsten Copiloten vor die Tür und holt Cándido Carrera an Bord.

Die Erklärung war ebenso kurz wie vielsagend: „Trotz großer Bemühungen haben es Dani Sordo und Borja Rozada nicht geschafft, zu jener perfekten Einheit zu verschmelzen, derer es bedarf, um in der Rallye-WM auf höchstem Niveau erfolgreich zu sein. Deshalb haben sie beschlossen, dass sich ihre Wege wieder trennen.“ Hyundai-Teilzeitwerksfahrer Sordo ließ anmerken: „Ich bin Borja für sein Engagement und seine Professionalität dankbar“ – und ersetzt Rozada durch seinen spanischen Landsmann Cándido Carrera.

Dieser ist nach Carlos del Barrio, der nach vier gemeinsamen Jahren beim Saisonauftakt in Monte Carlo letztmals neben dem dreimaligen WM-Laufsieger Platz nahm und Rozada nun schon der dritte Beifahrer in nur fünf Monaten. ■ RK



ROESELER

Kurze Zweckgemeinschaft: Nach Rozada holt sich Sordo Carrera an Bord

WRC2

Mikkelsen sucht Duell

Neben Mads Östberg lässt auch Andreas Mikkelsen die Ypern-Rallye aus. Um nach dem Nuller auf Sardinien seine WRC2-Titelchancen zu wahren, sucht Letzterer das direkte Duell.

Während andere Zweitliga-Piloten sich möglichst lange bedeckt halten, bei welchen WM-Läufen sie um WRC2-Punkte fahren, macht Mads Östberg keinen Hehl um seinen restlichen Saisonplan mit den Auftritten in Griechenland, Finnland und Spanien.

Das nutzt Titel-Widersacher Andreas Mikkelsen aus und verzichtet nun ebenfalls auf einen Start bei der kommenden Ypern-Rallye in Belgien. Mikkelsens Rechnung ist denkbar einfach: Um seinen Nuller auf Sardinien bestmöglich zu kompensieren, sucht er das direkte Duell. Verständlich: Zwar hat der Skoda-Pilot aktuell elf WM-Zähler mehr auf dem Konto, im Gegensatz zu Titelverteidiger Östberg aber nur noch zwei WRC2-Läufe, um zu punkten. ■ RK



ROESELER

Mikkelsens Rechnung: WRC2-Punkte aus dem direkten Duell sind wertvoller

KOPF

Mit dem Doppelsieg haben die Hansens schon ein Polster in der Teamwertung

Schwedische Supermacht

Doppelsieg zum Auftakt für die Hansen-Brüder. Dahinter der durch einen unabsichtlichen Regelverstoß gebremste Johan Kristoffersson. Es scheint, als wäre die WRX in diesem Jahr wieder fest in schwedischer Hand.

Von: **Sven Kopf**

Die deutlichste Ansage kam von Timmy Hansen: „Wir sind in der letzten Saison der Benzin-Ära, und ich möchte unbedingt gewinnen.“ Ein Blick in die Familienhistorie zeigt, dass Ansagen aus Västergötland keine hohlen Sprüche sind. Der Weltmeister von 2019, mit einem Bruder, der 2016 die EM Krone eroberte, und Eltern, die gemeinsam mehr als ein Dutzend Rallycross-Meisterschaften eingefahren haben – den historischen Titel will sich die eingeschworene Familienbande unbedingt auf die Fahnen schreiben.

Getestet am Estering

Erbitterte Gegenwehr durfte von Kristoffersson zu erwarten sein, mit dem Wechsel in Ekströms Team und dessen Audi S1 hat er nochmals aufgerüstet. „Es fühlt sich noch nicht so an wie im Polo, aber ich lerne das Auto mit jeder Runde besser kennen“ so der Schwede, der sein neues Arbeitsgefährt auf dem Estering in Buxtehude ausgiebig getestet hatte. Als dritte Kraft war das Hyundai-Team mit Niclas Grönholm und Kristzian Szabo eingeplant, das selten zuvor so viele Testkilometer absolviert hat. Bei 17 gemeldeten Supercars waren 16 am Start. Timur Timerzyanov im dritten Hyundai fehlte. Die Spekulationen reichten von Corona bis keine Kohle.

Im ersten Qualifikationslauf war im Wagen von Kristoffersson das obligatorische Datenerfassungssystem nicht aktiviert, und die Rennleitung disqualifizierte ihn für diesen Lauf. Dies war ein herber Schuss vor den Bug, schließlich gibt es in der Quali keine Streichresultate. Die Antwort Kristofferssons war denkbar einfach: Kurzerhand holte er die drei noch möglichen Bestzeiten – und zwar mit so vielen Sekunden Vorsprung, dass der Konkurrenz der Atem wegblieb. Trotz dieser Meisterleistung reichte es nur für die sechste Position in der Qualifikation. Von seinem Missgeschick im ersten Qualifikationslauf profitierten nicht zuletzt die Hansens und die Hyundais. Dazwischen hatte



KOPF

Guillaume De Ridder gewann das Debüt der elektrischen RX2-Serie



KOPF

Überraschung: Kristzian Szabo war stärker als Teamkollege Grönholm

sich noch ein erstaunlich starker Timo Scheider quetschen können.

Bei Hitze in Hochform

Die Hitze in Spanien konnte ihm nichts anhaben, der frühere DTM-Champion zeigte sich bestens aufgelegt: „Ich mag die Hitze und ich bin Temperaturen von 50, 60 Grad im Cockpit auch über eine längere Distanz gewohnt. Ich spüre das Auto sehr gut, aber dennoch bleibt uns wohl nur die Rolle des Underdogs“. Er wollte die Großen ärgern, was mit Rang 3 in der Qualifikation mit dem Glück des Tüchtigen gelang. In einem Vorlauf wollte er hinter Kristoffersson einscheren, berührte diesen jedoch und stieg über die Vorderräder auf. „Ich dachte, es wäre etwas abgerissen, aber es konnte weitergehen“, beschreibt Scheider diese Schrecksekunde.

Einen permanenten Einsatz gemeinsam mit Teamchef René Münnich wird es dieses Jahr leider nicht geben, weil es Überschneidungen mit der WTCC gibt. „Wir haben einfach nicht das Personal, um die Autos in Ungarn bei der WTCC und eines in Höljes bei der WRX betreuen zu können“, bedauert Münnich. Am liebsten hätte sich Scheider selbst mit einem Trailer und dem Seat nach Schweden aufgemacht, um auf seiner Lieblingsstrecke in Höljes dabei zu sein, aber so bleibt nur die Hoffnung, dass sich bei der WTCC noch Terminverschiebungen ergeben könnten. Immerhin hat Münnich sein Saison-Highlight schon eingefahren: Erstmals in seiner WRX-Karriere gelang dem 44-Jährigen der Einzug ins Finale. „Es waren ja nicht so viele am Start“, sagte der Fünftplatzierte.



Johan Kristoffersson gab seinen Rallycross-Einstand 2013, nur ein Jahr vor Kevin Hansen, der da erst 14 war.

In den Semifinals gab es Kleinholz. Im ersten lag Scheider noch mit Timmy Hansen auf Augenhöhe, knallte aber vor den Augen seines Teamchefs in die Betonwand. Im zweiten Halbfinale zog Kevin Hansen allen davon und Niclas Grönholm wurde Opfer der Streckenbegrenzung. Somit hielten die beiden Hansens die erste Startreihe im Finale, vor Szabo und Kristoffersson. Die schwedischen Brüder legten einen überzeugenden Start hin und hielten sich vor Kristoffersson. Timmy Hansen war in der ersten Kurve vorn und ging auch etwas früher in die Jokerlap, verlor aber danach wichtige Sekunden im Verkehr. Und als der später jokernde Kevin mit genug Schwung aus der Extraschleife kam, konnte er Kristoffersson und den großen Bruder auf der Außenbahn passieren. Für den 23-Jährigen war es der zweite WM-Sieg seit Abu Dhabi 2019. ■



KOPF

Im Erfolg vereint: Doppelsieg für die Hansen-Brüder



KOPF

Timo Scheider fuhr stark, aber in die Mauer. René Münnich kam ins Finale

HALBFINALE 1

1.	T. Hansen	Peugeot 208
2.	Szabo	Hyundai i20
3.	Münnich	Seat Ibiza
4.	Tamas Karai	Audi S1
5.	Rytkönen	Ford Fiesta
6.	Scheider	Seat Ibiza

HALBFINALE 2

1.	K. Hansen	Peugeot 208
2.	Kristoffersson	Audi S1
3.	Abbring	Renault Mégane
4.	Bennett	Mini Cooper
5.	Ide	Audi S1
6.	Grönholm	Hyundai i20

FINALE

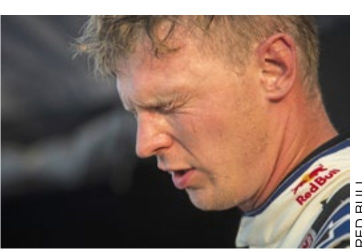
1.	K. Hansen	Peugeot 208
2.	T. Hansen	Peugeot 208
3.	Kristoffersson	Audi S1
4.	Szabo	Hyundai i20
5.	Münnich	Seat Ibiza
6.	Abbring	Renault Mégane

WM-STAND FAHRER

1.	Kevin Hansen	29 Punkte
2.	Timmy Hansen	27
3.	Johan Kristoffersson	20
4.	Kristzian Szabo	20
5.	René Münnich	16
6.	Timo Scheider	15

WM-STAND TEAMS

1.	Hansen World Rallycross Team	56 Punkte
2.	GRX-Set World RX Team	34
3.	KYB EKS JC	29


RED BULL

Kristoffersson: Kein Vorbeikommen

NÜRBURGRING ERST IM NOVEMBER

Statt bunter Renntrucks werden auch am kommenden Wochenende eher Feuerwehrautos, THW-Fahrzeuge und Armeelastwagen das Fahrerlager des Nürburgrings belegen. Die Rennstrecke ist seit der Flutkatastrophe im Ahrtal das logistische Verteilungszentrum. 3500 Helfer schlafen auf Feldbetten in den Boxengaragen. „Für uns Schweden sind die Deutschen auch irgendwie Nachbarn“, sagt ein bedrückter Timmy Hansen und erklärt: „Am Nürburgring ist jetzt einfach keine Zeit für Show.“ Überraschend spät, aber insgesamt wenig überraschend hat sich der Veranstalter nun entschieden, den Doppel-Event auf den 27./28. November zu verschieben. Die bereits erworbenen Eintrittskarten sollen ihre Gültigkeit behalten. Die Entscheidung traf im Fahrerlager in Barcelona auf breite Zustimmung. „Es ist mein Heimrennen, unweit meines Geburtsortes. Die Absage ist die richtige Entscheidung. Emotional passt es jetzt einfach nicht, dort Happy Racing zu machen“ sagt Timo Scheider, der selbst Zelte und mobile Wasserstationen bestellt hat, um seiner Heimatregion zu helfen. Kritik gab es lediglich wegen der späten Absage (23.7.) Für die Rennstrecke und die deutschen Fans hat die Verlegung durchaus ihren Reiz: Nun soll es also auf dem Nürburgring zum Saisonfinale kommen.

Der blaue Blitz



Der Mann des Wochenendes: Philip Ellis feierte einen Sieg, eine Pole und Tabellenrang 3

Mercedes feierte dank Philip Ellis und Maximilian Götz zwei Siege am Lausitzring. Das Steilkurven-Spektakel war aber alles andere als einseitig.

Von: **Michael Bräutigam**

Alle fünf Marken im ersten Qualifying innerhalb 219 Tausendstelsekunden sagen ganz klar eines aus: Die Balance of Performance, die Dienstleister AVL für den Lausitzring festlegte, passte auf den Punkt und wird deshalb in diesem Rennbericht keine weitere Erwähnung finden.

Umso bemerkenswerter ist dieser Umstand, weil man mit der Steilkurve eine große Unbekannte zu berechnen hatte. So wie auch die Teams und Fahrer sich gleichermaßen auf die Neuerung einlassen mussten. Hätte es eine demokratische Abstimmung gegeben, wäre auf dem Kurs gefahren worden, den man beim ITR-Test befahren hat. Doch DTM-Boss Gerhard Berger setzte seinen Willen durch, bekam am Dienstag vor dem Rennen die Streckenabnahme von der FIA und so stand einem Highspeed-Spektakel nichts mehr im Wege.

Die Frage, ob die mit bis zu 8,7 Grad eher leicht überhöhte Steilkurve „voll" geht, wurde unisono beantwortet: Geht nicht. Mit anfangs noch grüner Strecke musste sogar kurz das Bremspedal angelegt werden, mit mehr Gummi auf dem seit über einem Jahrzehnt nicht befahrenen Asphalt reichte dann eine längere Rollphase. Dennoch: Es gab eine neue Herausforderung – und einige Bedenken. Ein Techniker rechnete vor: Das rechte Vorderrad bei Mercedes und BMW musste eine Kraft von 10 000 N, also gut 1000 kg aushalten. Bei Lamborghini und Audi war konzeptbedingt der rechte Hinterreifen am meisten gestresst. Nur der sehr ausbalancierte Ferrari fuhr wie auf Schienen und ohne eine kritische punktuelle Belastung.

Hawkey crasht in Turn 1

Reifenausrüster Michelin gab deshalb eine Empfehlung raus: Unter 2,0 bar Warmdruck sah die entsprechende Tabelle gar nicht vor, bei 2,5 Grad Sturz an der Vorderachse und 2,0 Grad hinten. Bei mehr Sturz waren entsprechend höhere Drücke vorgegeben. Auch wenn sich wohl kein Team daran gehalten haben dürfte: Es gab über das gesamte Wochenende nur einen Reifenschaden und auch nur einen Abflug in die Mauer von Turn 1. Letzterer von Esmee Hawkey, die bei ihrem Crash im Samstagsrennen aber unverletzt blieb.

„Es war ein Kindheitstraum, überhaupt DTM zu fahren. Ich kann gar nicht beschreiben, wie es ist, das Rennen zu gewinnen."

Philip Ellis, Winward-Mercedes

Damit zum Renngeschehen in der Lausitz. Das wie beschrieben enge Qualifying brachte Sheldon (BMW) und Kelvin van der Linde (Audi) als Pole-Mann und Zweitplatzierten hervor. Ein Brüderpaar in der ersten Startreihe hatte es in der DTM zuvor noch nicht gegeben. Doch beide fielen im Rennen zurück. Kelvin musste nach seinem Sieg in Monza 25 kg einladen – die im Qualifying aber noch nicht an Bord sind. Am Ende reichte es zu P4. Sheldon kämpfte mit zu stark abbauenden Reifen und sah eigentlich auf P3 das karierte Tuch, nachdem er die Fahrer hinter sich in Schach halten konnte. Doch weil ein Mechaniker beim Stopp über die Linie getreten war, gab es eine nachträgliche Fünf-Sekunden-Strafe, und Sheldon fiel auf P9 zurück.

Das Samstagsrennen wurde derweil zur Galavorstellung von Philip Ellis. Der Mercedes-Pilot aus dem Winward-Team war nach nur P9 im Qualifying mächtig angefressen und schob sich nach dem Start schon bis auf den fünften Rang. Dann sorgte Hawkeys Abflug für eine Safety-Car-Phase, und beim entsprechenden Restart erwischte Ellis erneut die perfekte Lücke. Er kam bis auf den zweiten Platz hinter Leader Sheldon van der Linde vor.

Nach der Runde der Boxenstopps legte der BMW-Pilot Top-Zeiten hin und behielt damit die virtuelle Führung, doch dann bauten die Reifen ab, und Ellis schob sich kurz nach Rennhalbzeit vorbei. Auch der erneut stark aufgelegte Liam Lawson (Ferrari)

schlüpfte mit durch, konnte Ellis aber nicht mehr entscheidend unter Druck setzen.

So feierte der in Monza noch vom Technik-Pech gebeutelte Schweizer seinen ersten Sieg. Nach den Siegen von Lawson und Kelvin van der Linde war es zudem ein weiterer Rookie-Triumph. „Es war ein Kindheitstraum, überhaupt DTM zu fahren. Dann noch das Rennen zu gewinnen, ist natürlich mega. Ich kann gar nicht beschreiben, was das für ein Gefühl ist, über Start/Ziel zu fahren und das Rennen zu gewinnen", gab sich der Samstagssieger sichtlich überwältigt.

Van der Linde im Pech

Hinter Lawson komplettierte – nach der Strafe für Sheldon van der Linde – Mike Rockenfeller das Podest. Dabei setzte er sich auch entschieden gegen Abt-Teamkollege Kelvin van der Linde durch. Der war eine Runde früher zum Stopp gekommen und klopfte auch mal an „Rockys" Heck an, als der mit kalten Reifen aus der Box fuhr. Doch dem Meister von 2013 war klar, dass der Südafrikaner wegen des hohen Gewichts noch Probleme bekommen würde und behauptete Platz 3.

Nach dem guten Teamergebnis am Samstag wollten die „Äbte" auch am Sonntag wieder angreifen. Kelvin van der Linde holte sich mit P4 im Qualifying eine gute Ausgangsposition, zumal er nun auch von den 25 Zusatzkilos befreit war. Im Qualifying noch unbelastet, fuhr aber Ellis die wohl perfekte Quali-Runde und deklassierte den Rest des Feldes um rund vier Zehntel.

Mit den fürs Rennen eingeladenen 25 Zusatz-Kilos musste Ellis aber Lehrgeld zahlen. „Ich hätte nicht damit gerechnet, dass mir am Start in Turn 1 schon so das Heck weggeht. Dadurch habe ich Schwung verloren", so Ellis. Somit konnte Lawson, nach P2 im Quali ebenfalls mit 18 kg beladen, direkt in der zweiten Kurve durchschlüpfen. Nach einem weiteren Ellis-Quersteher rutschte auch Kelvin van der Linde durch, der nun zum Angriff blies.

Kaum hatte er den Ferrari eingeholt, ging es auch schon an die Box, um den Undercut gegen die superschnellen Ferrari-Boxenstopps zumindest zu versuchen. Lawson stoppte eine Runde später, und diesmal ging tatsächlich nicht alles gut. Lawson würgte den Motor ab und ließ gut drei Sekunden liegen. So kam nicht nur van der Linde, sondern auch

> „Man muss das Auto in einer gewissen Reihenfolge ausschalten, dann wieder einschalten und ein paar Sekunden warten."
>
> Kelvin van der Linde, Abt-Audi

Maxi Götz am Neuseeländer vorbei. Die HRT-Mannschaft lieferte sogar den schnellsten Stopp des Tages, nachdem man die Choreografie beim Räderwechsel im Prinzip von Ferrari kopiert hatte. Trotzdem bleibt die Schwierigkeit, dass beim AMG mehr Gewindegänge und mehr Drehmoment nötig sind, um die Muttern zu lösen und aufzuschrauben.

Van der Linde schien an der Spitze wie schon in Monza dem sicheren Sieg entgegenzufahren. Doch Runde 27 entwickelte sich dramatisch. Beim Durchfahren von Turn 1 ging der führende Audi bei Tempo 250 einfach aus. Van der Linde musste einen Reset durchführen und das Auto neu starten. Sein Glück: Ein ganz ähnliches Problem hatte er schon bei der GTWC in Misano. Damals gab es einen Ausfall. „Audi hat mir dann erklärt, was man tun muss, falls das noch mal passiert. Man muss das Auto in einer gewissen Reihenfolge mit verschiedenen Knöpfen ausschalten, dann wieder einschalten und ein paar Sekunden warten, bis der Motor wieder angeht", erklärt der Pechvogel die wahrscheinlich längsten Sekunden seiner Karriere.

Derer sechs waren durch die Aktion unterm Strich futsch. Erst zog Götz vorbei, dann Lawson. Alle folgenden Angriffe nutzten nichts mehr: P3 war für van der Linde ein schwacher Trost. „Wir hätten den Sieg verdient gehabt", so van der Linde, der dennoch Tabellenführer bleibt.

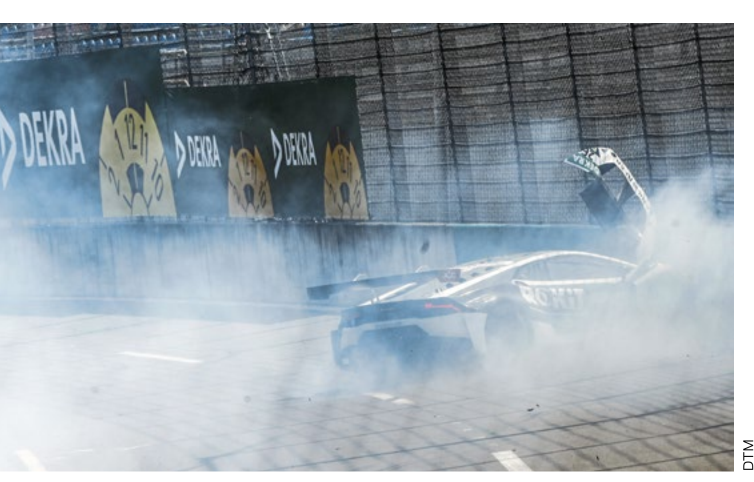
Für Götz war es die Versöhnung mit der DTM, in der er 2015 und 2016 noch eher glücklos war – und mit der Startrunde, als er vermeintlich von van der Linde neben die Strecke gedrückt wurde und auf P4 zurückgefallen war. Sein erster DTM-Sieg war quasi die Wiedergutmachung.

Ellis holte derweil P4 gegen Sheldon van der Linde, sammelte damit die meisten Punkte des Wochenendes und schiebt sich auf Platz 3 der Tabelle. ■ ▷



DTM

Endlich DTM-Laufsieger: Maximilian Götz durfte am Sonntag jubeln



DTM

Schrecksekunde am Samstag: Esmee Hawkey verliert das Auto in Turn 1

NACHRICHTEN

DTM-SPENDENAKTION
Die Folgen des Hochwassers speziell in NRW und der Eifel halten auch die DTM in Atem. Für einen Spendenmarathon von TV-Partner SAT.1 spendete die DTM-Gemeinde einen Betrag von 100 000 Euro. Timo Glock zettelte eine eigene Aktion an: Für eine vom Hochwasser stark betroffene Person aus der DTM-Organisation rief er zu weiteren Spenden auf. Zudem wurde viel Werbung für die Motorsportler-Spendenaktion #WirfuerdieEifel gemacht.

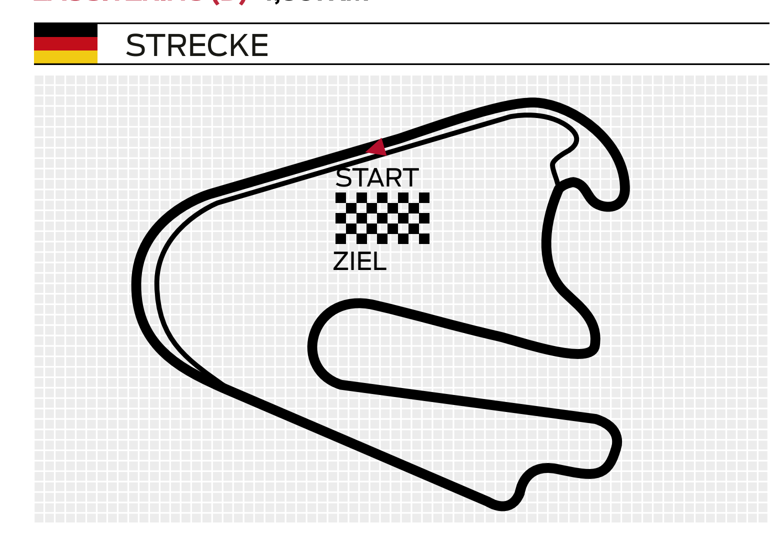
HARTE ABRIL-STRAFE
Eine harte Entscheidung gab es bereits am Freitag: Vincent Abril (HRT-Mercedes) wird rückwirkend vom Auftakt-Event in Monza disqualifiziert. Grund: Eine Spritprobe aus dem Samstags-Qualifying entsprach nicht dem hinterlegten Referenz-Kraftstoff. „Wir können uns das bis heute nicht erklären und werden in Berufung gehen", kündigte HRT-Chef Ulrich Fritz an.

UNFALL MIT MEDICAL CAR
Einen kuriosen Unfall gab es am Freitagabend im Fahrerlager: Das Medical Car und ein Fahrzeug der Streckensicherung wurden in einen Unfall verwickelt. Offenbar hatte jemand den Schlüssel des Medical Cars entwendet und rückte zur Spritztour aus. Dann kam es zum tatsächlich recht heftigen Crash, der einem Beteiligten sogar einen kurzen Krankenhaus-Aufenthalt bescherte. Das Medical Car war Schrott, deshalb musste kurzerhand ein anderes Auto der Race Control entsprechend umfunktioniert werden.

LEGENDEN-TREFFEN
Am Lausitzring fuhr erstmals die DTM Classic im Rahmenprogramm, unter anderem mit den Ex-DTM-Stars Klaus Ludwig und Klaus Niedzwiedz. Im Fahrerlager war auch Roberto Ravaglia, DTM-Meister 1989, anzutreffen. Er ist Teamchef von Ceccato Racing, das in der DTM Trophy am Start ist.

LAUSITZRING (D) 4,601 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Sheldon van der Linde	1.30,537 min
2.	Kelvin van der Linde	+ 0,027 s
3.	Mike Rockenfeller	+ 0,104 s
4.	Esteban Muth	+ 0,173 s
5.	Liam Lawson	+ 0,207 s
6.	Arjun Maini	+ 0,219 s
7.	Alexander Albon	+ 0,323 s
8.	Timo Glock	+ 0,332 s
9.	Philip Ellis	+ 0,337 s
10.	Maximilian Buhk	+ 0,360 s
11.	Lucas Auer	+ 0,403 s
12.	Vincent Abril	+ 0,471 s
13.	Daniel Juncadella	+ 0,504 s
14.	Marco Wittmann	+ 0,515 s
15.	Maximilian Götz	+ 0,520 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Philip Ellis	1.30,292 min
2.	Liam Lawson	+ 0,394 s
3.	Maximilian Götz	+ 0,403 s
4.	Kelvin van der Linde	+ 0,425 s
5.	Timo Glock	+ 0,471 s
6.	Lucas Auer	+ 0,519 s
7.	Sheldon van der Linde	+ 0,575 s
8.	Daniel Juncadella	+ 0,578 s
9.	Arjun Maini	+ 0,596 s
10.	Mike Rockenfeller	+ 0,621 s
11.	Vincent Abril	+ 0,631 s
12.	Maximilian Buhk	+ 0,643 s
13.	Alexander Albon	+ 0,652 s
14.	Marco Wittmann	+ 0,772 s
15.	Nico Müller	+ 0,842 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Lausitzring (D): 24.07.2021; 3. von 16 Läufen;
36 Runden à 4,601 km = 165,636 km
19 Fahrer gestartet, 13 gewertet; Wetter: 29 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#31 Sheldon van der Linde, BMW M6 GT3, 1.30,537 min = 182,9 km/h
Schnellste Runde:
#31 Sheldon van der Linde, BMW M6 GT3, 1.32,223 min = 179,6km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	1:01.00,270 h	25
2.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/AF Corse	+ 1,682 s	18
3.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Abt Sportsline	+ 5,833 s	15 +1*
4.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 6,789 s	12 +2*
5.	Alexander Albon (T)	Ferrari/AF Corse	+ 7,797 s	10
6.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 9,019 s	8
7.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 9,336 s	6
8.	Esteban Muth (B)	Lamborghini/T3	+ 9,649 s	4
9.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/ROWE	+ 10,314 s**	2 +3*
10.	Maximilian Buhk (D)	Mercedes/Mücke	+ 24,388 s	1

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1). ** inkl. 5-Sek.-Strafe

ERGEBNIS RENNEN 2

Lausitzring (D): 25.07.2021; 4. von 16 Läufen;
36 Runden à 4,601 km = 165,636 km
19 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter: 29 Grad, wolkig/trocken
Pole-Position:
#57 Philip Ellis, Mercedes-AMG GT3, 1.30,292 min = 183,4 km/h
Schnellste Runde:
#3 Kelvin van der Linde, Audi R8 LMS, 1.32,116 min = 179,8 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	56.52,829 min	25 +1*
2.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/AF Corse	+ 4,675 s	18 +2*
3.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 5,271 s	15
4.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	+ 6,706 s	12 +3*
5.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/ROWE	+ 7,184 s	10
6.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 7,537 s	8
7.	Daniel Juncadella (E)	Mercedes/GruppeM	+ 8,398 s	6
8.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Abt Sportsline	+ 8,672 s	4
9.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 9,748 s	2
10.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 10,447 s	1

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	K. van der Linde	69 Punkte
2.	Lawson	65
3.	Ellis	48
4.	Götz	46
5.	Albon	31
6.	S. van der Linde	28
7.	Wittmann	28
8.	Auer	27
9.	Rockenfeller	26
10.	Müller	25

STAND TEAMS

1.	AF Corse	96 Punkte
2.	Abt Sportsline	95
3.	Merc.-AMG Winward	75
4.	Mercedes-AMG HRT	46
5.	ROWE Racing	28
6.	Walkenhorst M'sport	28
7.	Team Rosberg	25
8.	Merc.-AMG GruppeM	19
9.	Merc.-AMG Mücke	9
10.	T3 Motorsport	7



DTM

Trotz Pech am Sonntag Tabellenführung verteidigt: Kelvin van der Linde

KOMMENTAR

WER WAGT, GEWINNT!

Das war sie also, die Rennpremiere der Steilkurve in der DTM. Und ja, bevor jetzt Einwände kommen: Auch die Zielkurve ist Teil des Triovals, damit eine Steilkurve und längst in der Motorsportlandschaft verankert. Nur kommt man dort eben nicht mit 250 km/h an. Das Spektakel im neuen Turn 1 stieß im Vorfeld nicht unbedingt auf Gegenliebe. Wie man hört, wären acht der zehn Teams lieber auf der unter anderem vom ITR-Test bekannten Strecke mit Infield gefahren. Reifenausrüster Michelin wurde gar nicht erst gefragt, ob die Pneus die Belastung aushalten. Doch DTM-Boss Gerhard Berger wagte – und gewann. Er hat etwas im deutschen Motorsport Einzigartiges geschaffen und es sich für drei Jahre exklusiv gesichert. Fahrerisch ist Turn 1 eine extreme Herausforderung, weil sie eben nicht voll geht. Nur das Racing litt etwas, weil die beste Überholmöglichkeit an der eigentlichen Abbiegung ins Infield wegfällt. Ein Fahrer brachte einen interessanten Vorschlag: „Wir können ja an einem Tag die normale Strecke und am anderen die Steilkurve fahren, das wäre mal eine Challenge.“ Vielleicht eine Möglichkeit fürs nächste Jahr? Gerhard Berger wäre auch das zuzutrauen.



Michael Bräutigam
Redakteur Automobil



Umstieg und neue Chance: Keselowski (#2) wechselt 2022 in den Roush-Ford (#6)

MOTORSPORT IMAGES

NASCAR

Eine neue Roush-Ära

In den vergangenen Jahren war Roush Fenway Racing nicht gerade erfolgsverwöhnt bei den US-Stockcars. Mit Brad Keselowski als neuem Fahrer und Teilhaber will man wieder goldene Zeiten erleben.

Von: **Michael Bräutigam**

Nun ging doch alles viel schneller als gedacht. Nur wenige Tage nach der Bekanntgabe, dass Brad Keselowski am Ende der Saison das Penske-Team verlässt, wurde die längst feststehende Partnerschaft mit Roush Fenway auch offiziell verkündet. „Ich danke Jack Roush für diese Möglichkeit“, zeigte sich der Cup-Champion von 2012 ehrfürchtig. Als neuer Minderheits-Teilhaber wird er nicht nur das aktuell von Ryan Newman pilotierte Auto mit der Nummer 6 übernehmen, sondern langfristig auch die Führungsrolle im Team vom mittlerweile 79-jährigen Boss. Einen genauen Zeitpunkt dafür gibt es jedoch noch nicht. „Noch habe ich eine Hand am Taktstock“, sagte Roush, „und so bald werde ich ihn auch nicht loslassen.“ Will sagen, die aktuelle Rollenverteilung ist bis auf Weiteres festgeschrieben.

Frischer Wind ist bitter nötig für die 1988 gegründete und einst so erfolgsverwöhnte Mannschaft. Im NASCAR-Oberhaus holte man 2003 mit Matt Kenseth und 2004 mit Kurt Busch noch zwei Titel in Folge, seither haben Greg Biffle, Matt Kenseth und Carl Edwards noch je einen Vizetitel beigesteuert. Bitter: Edwards wurde 2012 punktgleich mit Meister Tony Stewart Vize.

In den letzten Jahren ging es stetig bergab, nur sporadisch fährt man im NASCAR-Oberhaus noch um Siege. 2017 holte Ricky Stenhouse Jr. den bisher letzten. Insgesamt bringt man es bei 3780 Cup-Einsätzen auf 137 Siege.

Keselowski hat bereits für rund zehn Jahre (2007 bis 2017) sein eigenes Team Brad Keselowski Racing geführt, kennt also auch diese Seite des Sports. „Es ist eine große Herausforderung. Es macht mir Angst. Ich bin aktuell in einem Topteam“, weiß Keselowski um seine derzeitigen Möglichkeiten beim Penske-Team. „Aber wenn dir deine Träume keine Angst machen, sind sie nicht groß genug.“ ■

TCR Südamerika

Coronel gewinnt

Tom Coronel und Rodrigo Baptista (Audi) haben das Ausdauerrennen der TCR Südamerika im brasilianischen Curitiba gewonnen.

Im Qualifying, in dem die Zeiten beider Fahrer zusammengezählt wurden, war aber zunächst ein anderer WTCR-Star obenauf: Esteban Guerrieri und José Manuel Sapag sicherten sich mit ihrem Honda die Pole. Coronel und ETCR-Pilot Baptista mussten nach Elektronik-Problemen vom vorletzten Platz starten.

Im Rennen drehten sich die Schicksale der beiden „Promis“ im Feld. Während Baptista und Coronel sich nach vorne arbeiteten, erlitt der von Pole gestartete Honda erst einen Reifenschaden, ehe eine kaputte Antriebswelle zur vorzeitigen Aufgabe zwang.

Coronel, der für die zweite Hälfte des einstündigen Rennens übernahm, schnappte sich zwei Runden vor Schluss die Führung von Raphael Reis (Honda), der direkt danach mit Reifenschaden noch auf P3 zurückfiel. Über P2 konnten sich so Sérgio Jimenez und Beto Monteiro (Hyundai) freuen. ■ MBR



TCR

Von hinten zum Sieg gekämpft: Baptista und Coronel gewannen in Curitiba

Supercars

Europa-Zuwachs?

Wie australische Medien berichten, könnte sich unter den 2022 neuen Gen3-Regeln wieder ein europäischer Hersteller bei den Supercars einfinden.

Zuletzt war immer mal wieder Jaguar ins Gespräch gebracht worden, doch auf MSa-Nachfrage stellt ein Jaguar-Sprecher klar: „Das ist kategorisch falsch, wir sind voll in der Formel E commited.“ Will sagen: Der Elektro-Kurs – Jaguar will bis 2025 vollelektrisch werden – wird bei den Briten beibehalten.

Der letzte europäische Hersteller bei den Supercars war Volvo (bis 2016). Einem Bericht von speedcafe.com zufolge haben bereits ernsthafte Gespräche stattgefunden, auch wenn entsprechende Geheimhaltungserklärungen bisher keine konkreten Informationen nach außen dringen ließen. Ein Team, das immer wieder bekräftigt hat, eine dritte Marke an den Start bringen zu wollen, ist Walkinshaw Andretti United. Zufälligerweise hat diese Mannschaft auch noch keinen Deal für die Gen3-Ära. ■ MBR



MOTORSPORT IMAGES

Die letzten Europäer: Volvo mischte den Supercars-Zirkus bis 2016 auf



Seltenes Foto: Herbert Linge bei seinem einzigen Start im BMW 700 RS. Er schied im neuen Auto durch Unfall aus

BMW 700 RS beim ADAC-Bergrekord Schauinsland

Aus dem Schneider

Im Sommer 1961 sendete BMW ein stimmkräftiges Lebenszeichen: Zwei neue Mittelmotor-Flundern setzte der Hersteller bei Bergrennen ein. Auf die missglückte Generalprobe am Rossfeld folgte der erste Erfolg am Schauinsland.

Von: **Dirk Johae**

Der Zweck heiligt die Mittel: Eine Schönheit ist der kleine Rennsportwagen von BMW mit der Antriebstechnik des 700 zwar nicht. Aber für seinen Einsatz war er perfekt: leicht, flach, extrem kurz und trotz seiner nur 697 cm³ Hubraum wieselflink. Zudem blieb für den Aufbau nur wenig Zeit. Im Dezember 1960 lagen die Konstruktionszeichnungen vor, für Aufbau und Tests blieben nur sechs Monate. Unter der Leitung des Teams durch Alex von Falkenhausen entstand zunächst ein Gitterrohrrahmen. Außerdem konstruierten die erfahrenen BMW-Ingenieure eine neue Hinterachse mit zwei übereinanderliegenden Dreieckslenkern. Die Leichtmetallkarosserie legten sie in die Hände von Willi Huber.

Über den See

Der Karossier betrieb seine Werkstatt auf der Fraueninsel im Chiemsee. Ende der 40er- und Anfang der 50er-Jahre hatte er unter anderem die Aufbauten für Alex von Falkenhausens AFM-Rennwagen gefertigt. Spartanisch wie ein Ruderkahn geriet das Cockpit. Einziges Instrument am sonst nackten Armaturenbrett des silbernen Gipfelstürmers war ein zentraler Drehmesser. Direkt hinter dem Fahrer produzierte der luftgekühlte Zweizylinder-Boxer die Leistung.

> **!** Mit dem Zweizylinder-Boxer schuf BMW ein kleines Kunstwerk. Die Einlass-Nockenwellen werden über Königswellen gesteuert, die Auslasswellen per Rollenkette.

Im Gegensatz zum Serien-700 wurde das kompakte Triebwerk vor der Hinterachse montiert, wie zum Beispiel bei den erfolgreichen Porsche Spyder. Der kleine BMW wog fahrbereit 520 Kilogramm. Unbestritten war der erste Rennsportwagen von BMW ein Fliegengewicht, der in den kleinen Hubraumklassen punkten sollte. Gerade erst war das Überleben von BMW als Unternehmen gesichert worden. Da backte man auch im Motorsport erst mal kleine Brötchen. Dennoch ist die unscheinbare Flunder ein Meilenstein.

Während heute nur noch vordere Plätze im Gesamtklassement beachtet werden, hatten damals auch Fahrer kleiner Autos einen hohen Stellenwert, selbst wenn Spitzenplätze unerreichbar waren. Für die von Walter Schneider und Herbert Linge am Schauinsland gefahrenen 700 RS ging es bei den Sportwagen bis 850 cm³ Hubraum gegen die Konkurrenz von Abarth, beim Bergrekord gefahren vom aus Südtirol stammenden Ernesto Prinoth.

Zum ersten Mal setzte BMW beide 700 RS ein. Walter Schneider, der zweifache Gespannweltmeister von 1958 und 1959, kannte das Auto bereits von den Testfahrten am Wallberg oberhalb des Tegernsees. Herbert

Linge steuerte den BMW auf der badischen Bergrennstrecke zum ersten Mal. Er fuhr den RS-2, das zweite aufgebaute Auto. Aber der Porsche-Mitarbeiter hatte Pech. In einem Lauf schied er durch einen Unfall „mit einer offensichtlich blockierenden rechten Vorderradbremse" aus.

Auftakt zur Erfolgsserie

Schneider dagegen gewann die Klasse der kleinen Sportwagen. Auf der anspruchsvollen, 11,2 Kilometer langen Bergrennstrecke erzielte der 34-jährige Siegerländer in seinen zwei Wertungsläufen einen Schnitt von 84,92 km/h (Gesamtzeit 15,49,6 Minuten) und verwies Prinoth in einem Fiat Abarth auf den zweiten Platz. Schneider war auch bei den folgenden Rennen in der Schweiz und am Gaisberg in der Nähe von Salzburg erfolgreich. Damit demonstrierte die 700er-Motorsportabteilung mit Heinz Eppelein an der Spitze, dass sie einen erfolgreichen Rennsportwagen bauen konnten. Als Tourenwagen und GT hatten die 700 schon im Vorjahr für zahlreiche Erfolge gesorgt. Am Schauinsland 1960 gewann beispielsweise der Altmeister Hans Stuck im 700 Coupé die GT-Klasse bis ein Liter Hubraum. Am Ende der Saison konnte der 59-Jährige die Deutsche Bergmeisterschaft feiern.

1961 gewann er beim Bergrekord im 700 erneut seine Klasse. Zunächst hatte er die Saison im 700 RS begonnen. Aber nach dem Kupplungsdefekt beim Rossfeldrennen wechselte er auf das seriennähere Auto. Im Vergleich zum RS war er damit in seinem Wertungslauf rund 40 Sekunden langsamer. Die Strecke oberhalb von Freiburg bezeichnete Stuck als „schwerste Bergrennstrecke der Welt". 1961 wurde sie erstmals in der 800 Meter kürzeren Variante befahren. Es entfiel ein fahrerisch anspruchsloses, flaches Vollgasstück. „Die Schauinsland-Strecke ist noch mehr als bisher eine Fahrer-Strecke geworden", urteilte Richard von Frankenberg in auto motor und sport.

Schneller als der Meister

Damit kam sie Rennfahrern wie Gerhard Mitter noch mehr entgegen. Dem späteren dreifachen Berg-Europameister gelang vor 60 Jahren ein besonderes Kunststück. Mit seinem Lotus 18 Formel Junior erzielte der damals 25-Jährige die Tagesbestzeit. Sein 362 Kilogramm leichter Monoposto wurde von einem Mitter-getunten DKW-Zweitakter mit 78 PS befeuert. Selbst der Berg-Europameister Heini Walter als Gesamtsieger war mit seinem leistungsstärkeren Porsche (160 PS) 1,2 Sekunden langsamer. Allerdings wurden die Formel-Junior-Fahrer mit nur einem Wertungslauf nicht in der Gesamtwertung berücksichtigt.

Zurück zu den BMW 700 RS: Bis 1964 wurden sie immer wieder eingesetzt. Dann löste BMW die 700er-Rennabteilung auf und verkaufte die Werks-Autos an Willi Martini. Beide 700 RS haben überlebt: der RS-1 (Schneiders Schauinsland-Wagen) im Privatbesitz und der RS-2 seit 1973 wieder im Besitz von BMW. ■

DAS RENNERGEBNIS

Schauinsland (11,2 km), Freiburger Bergrekord, 30. Juli 1961 (2 Wertungsläufe)

	Fahrer	Team	Zeit
1.	Heini Walter	Porsche RS60	14.21,7 min = 93,58 km/h
2.	Harry Zweifel	Lotus 19 „Monte Carlo"-Climax	14.35,2 min + 13,5 s
3.	Franz Albert	Porsche RSK	14.36,0 min + 14,3 s
4.	Gianni Balzarini	Cooper Monaco-Maserati	14.37,4 min + 15,7 s
5.	Hermann Müller	Porsche RSK	14.37,8 min + 16,1 s
6.	Sepp Greger	Porsche RS61	14.43,2 min + 19,4 s

Schnellste Laufzeit: Gerhard Mitter (Lotus 18-DKW), 7.08,2 min = 94,17 km/h

TECHNISCHE DATEN

Bezeichnung:
BMW 700 RS (700 S Roadster)
2-sitzige Leichtmetall-Karosserie auf Stahl-Gitterrohrrahmen
Motor: luftgek. 2-Zylinder-Boxer, 697 cm³, 70–78 PS bei 8500/min
Getriebe: BMW 4-Gang
Vorderachse:
Längslenker, Spiralfeder, Teleskopd.
Hinterachse:
Doppel-Dreieckslenker, Spiralfeder
Reifen: 5.20 - 12
Länge: 3465 mm
Breite: 1460 mm
Höhe: 1060 mm
Radstand: 2000 mm
Spur vorne: 1270 mm
Spur hinten: 1210 mm
Gewicht: 520 kg

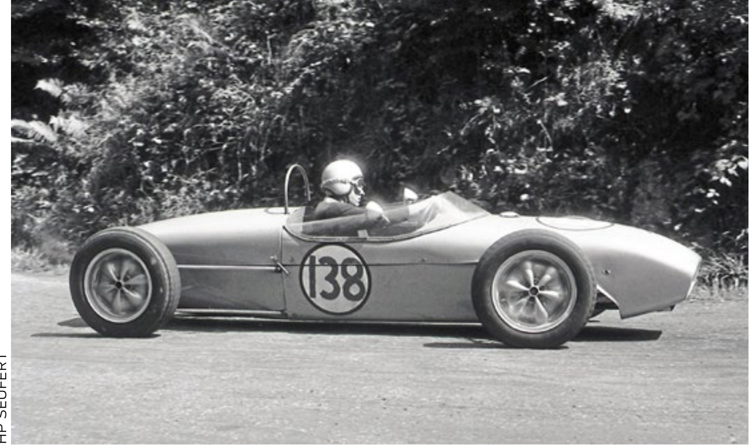


PICTURE ALLIANCE

Das Schauinsland-Rennen als Besuchermagnet: 50 000 Besucher verfolgten 1961 die Wertungsläufe


BMW

Im BMW 700 RS: Walter Schneider



HP SEUFERT

Schnellster Fahrer: Gerhard Mitter in seinem Lotus-DKW



HP SEUFERT

Gesamtsieger: Der Schweizer Heini Walter im Porsche RS60

Dani Pedrosa mit der MotoGP-KTM auf dem Red Bull Ring: Bald auch unter Rennbedingungen

MotoGP

Wildcard für Pedrosa

PLATZER

Bislang schien es, als hätte Dani Pedrosa seine Moto-GP-Laufbahn endgültig abgeschlossen. Doch am ersten Red-Bull-Ring-Wochenende wird er mit einer Wildcard antreten, um ein KTM-Entwicklungs-motorrad unter Renn-bedingungen zu testen.

Von: **Imre Paulovits**

Während seiner 18-jährigen WM-Karriere galt Dani Pedrosa als tragischer Held. Wenn er auch drei Weltmeistertitel bei den 125ern und den 250ern gewann, verfolgten stets schwere Verletzungen die Karriere des „Kleinen Samurai“. Und wenn er in der MotoGP auch dreimal WM-Zweiter und dreimal WM-Dritter wurde: Seinen großen Traum vom Titel in der Königsklasse schaffte er in 13 Anläufen nicht. Als er Ende 2018 zurücktrat, war sein Körper so geschunden, dass niemand daran glaubte, dass er je wieder Lust verspüren würde, in der schwierigsten Motorrad-Rennklasse an den Start zu gehen. Als sich sein mehrfach operiertes Schlüsselbein aufzulösen drohte, und nur eine weitere OP mit langer Rehabilitation half, dass er keine bleibenden Schäden davontrug, schien dies noch einmal untermauert zu werden.

Doch nun wird der 35-jährige Spanier fast tausend Tage nach seinem letzten Rennen in Valencia 2018 wieder bei einem MotoGP-Rennen am Start stehen. KTM hat für den Testfahrer, dessen Erfahrung und technisches Wissen einen wesentlichen Anteil am Erfolg der RC16 hatten, eine Wildcard für den Grand Prix der Steiermark vom 6.–8. August beantragt. Pedrosa wird dort eine Entwicklungs-Version der MotoGP-KTM fahren, die nach dem Reglement aber noch mit der Motoren-Spezifikation von diesem Jahr ausgestattet sein wird.



POLARITY PHOTO

Dani Pedrosa: „MotoGP zu fahren, verlangt nach einer anderen Mentalität“

Alles nur für die Testarbeit

„Es war super aufregend, vom frühen Stadium des KTM-MotoGP-Projekts an ein Teil davon zu sein und meine Erfahrung mit ihnen teilen zu können“, bekennt Pedrosa. „Wir haben das Motorrad so gut wir nur konnten Schritt für Schritt weitergebracht. Und nun wird es wieder interessant, mit ihm an einem Rennen teilzunehmen, weil es mir eine andere Perspektive im Vergleich zu einem normalen Test geben wird. Es ist zwar sehr viel Zeit seit meinem letzten Rennen vergangen, und natürlich verlangt ein Rennen nach einer ganz anderen Mentalität als ein Test. Mein Fokus bei diesem Grand Prix wird sein, die Dinge, die wir haben, unter Rennbedingungen auszuprobieren. Ich möchte die Forderungen der Fahrer besser verstehen, die sie für die einzelnen Sitzungen eines Rennwochenendes haben. Wenn ich mir die Rennen von zu Hause aus anschaue, kann ich die Verbesserungen zwar erkennen. Aber um sie noch besser zu verstehen, und auch, um einen Einblick in die MotoGP zu bekommen, wie sie heute geworden ist, mit all den neuen Technologien und wie man sie im Rennen und für Strategien gegen die anderen einsetzt, machen wir nun diesen Wildcard-Einsatz. Dabei ist es schwierig, irgendwelche Erwartungen aufzustellen, nachdem ich so lange nicht mehr wettbewerbsmäßig gefahren bin. Es könnte sein, dass sofort die Renn-Mentalität eintritt, aber genauso, dass nicht. Wir werden auf alle Fälle versuchen, das Wochenende so weit zu genießen, wie es nur geht.“

KTM-Rennleiter Mike Leitner, der bis Ende 2015 Crewchief des Spaniers war, freut sich auf einen erneuten gemeinsamen Renneinsatz. „Es wird interessant, Dani wieder in der MotoGP zu sehen“, so Leitner. „Er wird die starken und die weniger starken Seiten des RC16-Pakets unter Rennbedingungen aufdecken. Dies wird ihm auch gute Anhaltspunkte für seine spätere Testarbeit geben.“ ■

Motorrad-WM

Buriram abgesagt

Erst vor zwei Wochen wurde der thailändische WM-Lauf in Buriram bestätigt. Doch die Pandemie im Land lässt eine Austragung noch nicht zu.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem der Japan-GP Corona-bedingt abgesagt werden musste, wurde der Thailand-GP zunächst auf den 17. Oktober verlegt. Eine Woche später sollte der Grand Prix von Malaysia stattfinden. Um all den Protokollen zu entsprechen und den WM-Tross zu schützen, sollte die Blase wie im letzten Jahr in Europa gestaltet werden, dazu sollten Charterflüge nach Buriram und dann direkt nach Kuala Lumpur organisiert werden. Nun braucht all dies nicht mehr unternommen zu werden, denn die derzeitige Pandemie-Lage lässt keine Veranstaltung zu, nicht mal mit reduzierter Zuschauerzahl. Daher wurde der Thailand-GP, vor der Pandemie eines der Highlights der Saison mit einer unvergleichlichen Zuschauerkulisse, abgesagt und erst einmal auf 2022 verschoben.

Der Grand Prix von Malaysia in Sepang soll trotzdem stattfinden. Petronas und der Sepang International Circuit haben größtes Interesse daran, dass Valentino Rossi noch einmal in Sepang fährt – auch ohne Zuschauer. Auch den anderen Herstellern wäre zumindest ein Asien-Grand-Prix wichtig. Die Frage ist, ob es eine Ersatz-Veranstaltung für Buriram geben wird. Aus Teamkreisen hört man, dass eventuell zwei Grands Prix in Austin auf dem Circuit of the Americas stattfinden könnten und der Tross mitsamt Material von dort nach Malaysia geflogen werden könnte. ■



MOTOGP

MotoGP vor den vollen Tribünen des Chang International Circuit: Nicht 2021

MotoGP

Die kleine Schwester

Eigentlich wollte KTM einen für jedermann käuflichen Ableger der MotoGP-RC16 machen. Weil sich das technisch nicht realisieren lässt, haben sie etwas MotoGP-Technik um ihren 890er Twin gruppiert und ein tolles Trackday-Bike geschaffen.

Von: **Imre Paulovits**

Ein Hypersport-Motorrad mit dem potenten Twin der Duke 890 – davon haben Fachjournalisten schon bei deren Präsentation fantasiert, und einige Tuner haben sogar welche gebaut. Doch nun hat KTM es verwirklicht, viel radikaler, als man es sich erträumt hatte. Die RC8 C wird es nur als Trackbike ohne Straßenzulassung geben. Ihr wurden etliche Features aus dem MotoGP-Motorrad mitgegeben, allen voran dessen Optik und aerodynamische Anpresshilfen.

Der Motor leistet 128 PS, das Motorrad wiegt trocken 140 Kilogramm. Der Motor steckt in einem Chrom-Molybdän-Rohrrahmen, wie auch der des MotoGP-Bikes, und er atmet seine Abgase über eine Titan-Auspuffanlage von Akrapovic aus. Federelemente sind WP Apex Pro, Bremsen Rennstandard von Brembo. Nur 100 Stück werden gebaut – und die waren im Internet innerhalb von vier Minuten ausverkauft! ■



SCHEDL

KTM RC8 C: Tolles Rennstrecken-Gerät, aber bereits ausverkauft

NACHRICHTEN

MOTOGP/SUPERBIKE-WM

Nach der Kündigung von Maverick Viñales und dem wahrscheinlichen Rücktritt von Valentino Rossi ist Yamaha auf der Suche nach einem Top-Piloten. Letzte Woche machte das Gerücht die Runde, dass Jonathan Rea von Kawasaki abgeworben werden könnte. Als der sechsfache Superbike-Weltmeister in Assen damit konfrontiert wurde, zeigte er sich zunächst überrascht. Doch wie das Wochenende voranschritt, wollte er es auch nicht ganz dementieren. Fakt ist: Rea hat letztes Jahr ein Abkommen mit Kawasaki für diese Saison und die Jahre danach abgeschlossen. Wie dies genau gemeint war, wurde von keiner der beiden Seiten öffentlich gemacht. Vor einigen Jahren hat der erfolgreichste Superbike-Pilot aller Zeiten in einem sehr persönlichen Interview erklärt, dass er seine Karriere wohl in der Superbike-WM beenden wird, weil er dort bestes Material hat und er das Risiko, das nötig wäre, um mit unterle-genem Material in der MotoGP anzutreten, als Vater von zwei Kindern nicht verantworten könne. Seither hat Rea fast alle bestehenden Rekorde der Superbike-Welt gebrochen. Er ist gefragter denn je zuvor. Und weil Kawasaki fast sein gesamtes Motorsport-Budget in der Superbike-WM ausgibt und ihnen der Erfolg dort sehr wichtig ist, wird Rea dafür fürstlich entlohnt und ihm wird jeder Wunsch erfüllt. Andererseits sagt er: „Ich fühle mich im Moment auf dem Höhepunkt meines fahrerischen Könnens. Da wäre einiges vorstellbar.“

MOTOGP

Franco Morbidelli wird die beiden Grands Prix auf dem Red Bull Ring nicht fahren können. Garrett Gerloff ist zumindest beim Steiermark-GP nicht verfügbar, so häufen sich die Gerüchte, dass Yamaha-Testpilot Cal Crutchlow die Petronas-Yamaha für ein MotoGP-Comeback übernehmen wird.

KAWASAKI

Der Triumphator von Assen: Jonathan Rea feierte drei Siege. So führt er die WM klar

Rea allein voraus

Mit drei Siegen in Assen setzte sich Jonathan Rea wieder an die Spitze der WM-Tabelle. Für seinen Widersacher Toprak Razgatlioglu wird es nun schwer: Er wurde vom Markenkollegen Garrett Gerloff zu Sturz gebracht.

Von: **Imre Paulovits**

Er wollte wieder zurück an die WM-Spitze. Dass Assen, wo er bereits zwölfmal gewonnen hatte, auf dem Programm stand, kam Weltmeister Jonathan Rea dabei zugute. Doch dass er mit einem solchen Vorsprung wieder abreisen würde, hätte sich wohl auch der sechsfache Weltmeister nicht vorstellen können. „Wir haben die Kawasaki hier mit zwei Reifen, die nach zwei völlig unterschiedlichen Abstimmungen verlangen, zum Funktionieren bekommen. Am Samstag bei heißem Wetter den weichen SCX, am Sonntag, wo es wegen des Regens in der Nacht und der kühleren Temperaturen weniger Grip hatte, den mittleren SC0“, freute sich der Rekordweltmeister. „Das gibt mir Zuversicht für die nächsten WM-Runden.“ Dabei hat er gleich noch Geschichte geschrieben: Carl Fogarty hatte 12, Giacomo Agostini 14, Ángel Nieto 15 Siege in Assen. Nun hat Rea ebenfalls 15.

Yamaha-Desaster

Toprak Razgatlioglu, der in Donington die WM-Führung übernommen hatte, hatte sich im Qualifying einen spektakulären Sturz in der Schikane geleistet. Im ersten Rennen und im Superpole-Race wurde er jeweils Dritter, doch im zweiten Rennen, in dem er Rea wieder den Kampf ansagen wollte und dies mit einem sehr guten Start untermauert hat, kam er dann nur bis zur ersten Kurve. Garrett Gerloff hatte den Start noch besser erwischt und bremste vor der ersten Kurve extrem spät. Dabei drückte er sich bei Razgatlioglu innen rein und hebelte ihn aus. Dies brachte Gerloff zwar eine Durchfahrtsstrafe ein, für Razgatlioglu hatte es schwere Konsequenzen. „Er hat einen Riesenmist gemacht, der meine WM-Chancen gewaltig dezimiert hat“, knirschte der Türke. „Ich werde jetzt einfach Rennen für Rennen arbeiten und gar nicht mehr auf die Tabelle schauen, das ist meine beste Chance.“ Gerloff erntete auch von den anderen Piloten Kritik. „So etwas kann einmal passieren, aber wenn es immer wieder der Gleiche ist, dem das passiert, zeugt das nur von Respektlosigkeit“, meinte Scott Redding.

Im ganzen Startchaos wurde einer nach vorn gespült, von dem man das nicht erwartet hätte. Supersport-Weltmeister Andrea Locatelli war auf dem flüssigen Kurs von Beginn an schnell mit dem Superbike, es dauerte bis Rennmitte, bis ihn Jonathan Rea einholen konnte, und erst zum Schluss musste er sich wegen nachlassender Reifen Scott Redding geschlagen geben. „Dass ich es schon jetzt in der Superbike-WM aufs Podest schaffe, hätte ich mir nicht träumen lassen. Das ist der schönste Tag meines Lebens“, frohlockte Locatelli. ■



WORLDSBK

WM-Vorentscheidung? Gerloff (#31) bringt in Turn 1 Razgatlioglu zu Fall



YAMAHA

Neuer Held: Supersport-Weltmeister Andrea Locatelli fuhr aufs Podest

Supersport-WM

Aegerter dominiert

Dominique Aegerter war in Assen eine Klasse für sich. Im zweiten Rennen sorgten Philipp Öttl und Randy Krummenacher für ein komplett deutschsprachiges Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Dominique Aegerter strahlte: „Dieses Wochenende hätte nicht besser laufen können.“ Der 30-jährige Schweizer fuhr beim Heimrennen des Ten-Kate-Teams die Pole-Position, zwei Siege und den Rundenrekord heraus, er distanzierte zum Schluss beider Rennen die Konkurrenz um Welten. „Das Team pusht unheimlich, dass wir uns verbessern, ich pushe sie aber noch viel mehr, damit wir wirklich überall das Bestmögliche herausholen“, so Aegerter. Sein WM-Rivale Steven Odendaal wurde im ersten Rennen noch Zweiter, im zweiten Rennen stürzte er beim Versuch, Aegerter nachzujagen, wodurch der Schweizer nun 44 Punkte Vorsprung hat.

Da machte es Philipp Öttl besser. „Ich wusste, dass bei uns der Hinterreifen nicht so lang hält wie bei den Yamaha, da war es mein Plan, mich an Aegerter und Odendaal dranzuhängen und den Vorsprung vor den Verfolgern so gut es geht ins Ziel zu bringen.“ Die Taktik ging auf, Öttl konnte sich zweimal aufs Podest stellen, im zweiten Rennen wurde er Zweiter vor dem am Ende hurtig aufholenden Randy Krummenacher. „Unsere Arbeit hat sich gelohnt“, freute sich „Krummi“ nach seinem ersten Podestplatz seit 2019. „Wir müssen jetzt weiter daran arbeiten, mit den Reifen über die Distanz zu kommen. Ich will all meine Erfahrung dafür nutzen.“ ■


YAMAHA

In historischen Ten-Kate-Farben zum Doppelsieg: Aegerter (#77) vor Öttl

Superbike-WM

0,4-Sekunden-Drama

Es hätte ein gutes Wochenende für BMW werden können – wenn Tom Sykes das Ende der Quali nicht verpasst hätte. Auch van der Mark hatte seine Sorgen beim Heimrennen.

Von: **Imre Paulovits**

BMW-Rennleiter Marc Bongers schaute nach den Rennen traurig drein. „Ohne die lächerlichen 0,4 Sekunden hätte das Wochenende ganz anders verlaufen können“, sinnierte er. Tom Sykes hatte im Qualifying nach einer Reparatur seine schnelle Runde um einen Wimpernschlag zu spät begonnen. „Aber dies wurde weder auf meinem Dashboard angezeigt, noch wurde ich mit der Zielflagge abgewunken“, knirschte Sykes. Die zweitschnellste Zeit hinter Jonathan Rea wurde ihm gestrichen, und so musste er ohne Zeit vom 21. Startplatz aus ins Rennen. Er pflügte durchs Feld und wurde sowohl im ersten Rennen als auch im Superpole-Race Siebter. Michael van der Mark beendete das erste Rennen auf seiner Heimstrecke als Vierter, im Superpole-Race tat er zu viel des Guten und stürzte. Im zweiten Rennen duellierten sich die beiden BMW-Werkspiloten um Platz 6, den van der Mark nach Hause brachte. Sykes stürzte eine Runde vor Schluss und wurde noch 15. ■



BMW

Michael van der Mark: Im ersten Rennen vor Heim-Publikum Vierter

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Victor Steeman konnte die Freudenberg-KTM auf seiner Heimstrecke auf die Pole-Position stellen, doch dann machten andere das erste Rennen untereinander aus. Dazu gab es Stürze zuhauf, die zum Glück aber alle glimpflich ausgingen. In der letzten Runde führte Titelverteidiger Jeffrey Buis, doch dann überrumpelte ihn sein Teamkollege Adrián Huertas, dazu bekam Buis noch eine Strafe, weil er die Streckenbegrenzung überfahren hatte. Noch schlimmer erging es Tom Booth-Amos, der in der letzten Schikane stürzte. Im zweiten Rennen überlistete Booth-Amos dafür die Konkurrenz genau dort, wo er zuvor gestürzt war, und gewann. Weil sowohl Buis als auch Huertas die Strecke mehrmals verlassen hatten, kamen die beiden Franzosen Hugo de Cancellis und Samuel di Sora aufs Podest.

SUPERBIKE-WM

Es ist 20 Jahre her, dass Ducati-Legende Troy Bayliss seinen ersten WM-Titel mit den Bolognesern errungen hat. Nun hat Ducati eine limitierte Sonderedition der Panigale V2 955 in den damaligen Farben des Australiers aufgelegt, die mit Öhlins-NX30-Gabel und TTX36-Federbein ausgestattet ist und dank Lithium-Ionen-Batterie und Solositzbank drei Kilo leichter ist als die Standard-Panigale. Wenn es das geänderte Regelwerk zulässt, möchte Ducati mit dem Motorrad an der zukünftigen Supersport-WM teilnehmen. In Assen fuhr Michael Ruben Rinaldi eine Demo-Runde zu Ehren von Troy Bayliss.

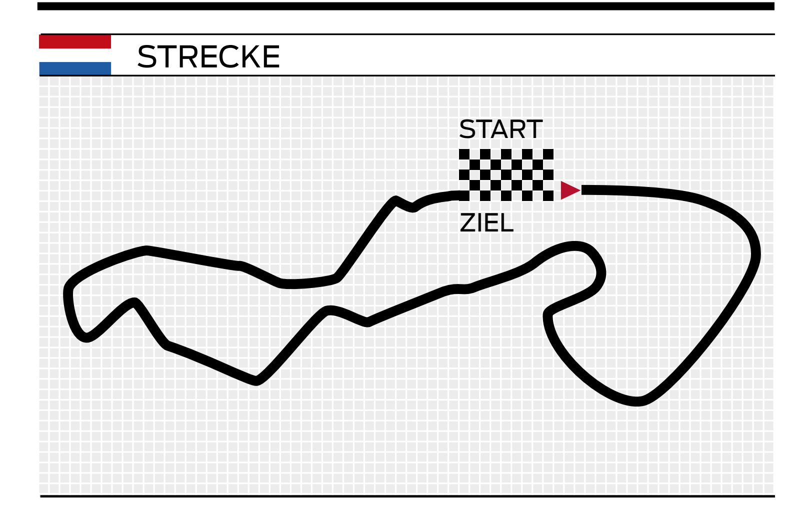


Michael Ruben Rinaldi auf der Panigale 955 in Bayliss' Farben

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

TT CIRCUIT ASSEN (NL) 4,542 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.33,842
2.	Razgatlioglu	1.34,028
3.	Redding	1.34,053
4.	Rinaldi	1.34,067
5.	Lowes	1.34,252
6.	Folger	1.34,336
7.	Locatelli	1.34,375
8.	Haslam	1.34,467
9.	Van der Mark	1.34,786
10.	Bautista	1.34,791
11.	Rabat	1.34,944
12.	Bassani	1.34,944
13.	Davies	1.35,002
14.	Viñales	1.35,251
15.	Mahias	1.35,335
16.	Mercado	1.35,558
17.	Mantovani	1.36,059
18.	Kozane	1.36,076
19.	Cresson	1.37,156
20.	Sykes	-

WM-STAND FAHRER

1.	Rea	243 Punkte
2.	Razgatlioglu	205
3.	Redding	162
4.	Lowes	127
5.	Rinaldi	111
6.	Gerloff	105
7.	Van der Mark	104
8.	Sykes	102
9.	Davies	85
19.	Folger	8

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	253 Punkte
2.	Yamaha	226
3.	Ducati	223
4.	BMW	131
5.	Honda	93

ERGEBNIS 1. RENNEN

Assen (NL) – 24. Juli 2021 13. WM-Lauf; 86,298 km über 19 Rdn. à 4,542 km; 21 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 37 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	19	30.48,682 min	1.34,877	25
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	19	+3,312 s	1.34,654	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	19	+1 Sektor	1.34,776	16
4.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	19	+1 Sektor	1.34,854	13
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	19	+1 Sektor	1.35,452	11
6.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	19	+1 Sektor	1.35,055	10
7.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	19	+1 Sektor	1.35,562	9
8.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	19	+1 Sektor	1.35,617	8
9.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	19	+1 Sektor	1.35,447	7
10.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	19	+1 Sektor	1.35,747	6
11.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	19	+1 Sektor	1.36,495	5
12.	Leandro Mercado (RA)	Honda CBR 1000 RR-R	19	+1 Sektor	1.36,675	4
13.	Loris Cresson (B)	Kawasaki ZX-10RR	18	+1 Rde.	1.37,765	3
14.	Andrea Mantovani (I)	Kawasaki ZX-10RR	18	+1 Rd	1.37,989	2

ERGEBNIS 2. RENNEN

Assen (NL) – 25. Juli 2021 15. WM-Lauf; 88,746 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 31 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	33.27,685	1.34,689	25
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+1,605 s	1.35,098	20
3.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+3,431 s	1.35,000	16
4.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+8,695 s	1.35,021	13
5.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+9,584 s	1.35,178	11
6.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	21	+12,691 s	1.35,367	10
7.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+12,992 s	1.35,254	9
8.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+13,752 s	1.35,157	8
9.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+19,087s	1.35,761	7
10.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+19,629 s	1.35,203	6
11.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+20,974 s	1.35,203	5
12.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	21	+34,615 s	1.35,940	4
13.	Leandro Mercado (ARG)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+35,640 s	1.36,484	3
14.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+38,917 s	1.36,491	2
15.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	21	+47,840 s	1.35,550	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Assen (NL) – 25. Juli 2021
14. WM-Lauf; 45,420 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 19 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 30 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	15.54,593 min
2.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+3,542 s
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+3,600 s
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+4,343 s
5.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+4,501 s
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+5,215 s
7.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+8,010 s
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+9,126 s
9.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+11,891 s
10.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+12,103 s
11.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	+13,553 s
12.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	+15,585 s
13.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	+20,175 s
14.	Leandro Mercado (RA)	Honda CBR 1000 RR-R	+23,075 s
15.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	+23,130 s

SUPERSPORT-WM

Assen (NL) – 24. Juli 2021
7. WM-Lauf; 81,756 km über 18 Rdn. à 4,542 km; 28 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 36 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	29.34,434 min
2.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	+2,846 s
3.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+8,871 s
4.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+11,159 s
5.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+11,276 s
6.	Manuel Gonzáles (E)	Yamaha YZF-R6	+11,501 s
7.	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+15,418 s
8.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+15,430 s
9.	Marc Alcoba (E)	Yamaha YZF R6	+19,727 s
18.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+49,934 s

SUPERSPORT-WM

Assen (NL) – 25. Juli 2021
8. WM-Lauf; 81,756 km über 18 Rdn. à 4,542 km; 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 34 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	29.39,569 min
2.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+7,697 s
3.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+8,119 s
4.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+9,852 s
5.	Luca Bernardi (RSM)	Yamaha YZF R6	+9,870 s
6.	Manuel Gonzáles (E)	Yamaha YZF-R6	+9,952 s
7.	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+10,360 s
8.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	+14,282 s
9.	Marc Alcoba (E)	Yamaha YZF R6	+14,305 s
18.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+45,780 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	169 Punkte
2.	Odendaal	125
3.	Öttl	108
4.	Bernardi	97
5.	Cluzel	91
7.	Krummenacher	84
26.	Frossard	3

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	200 Punkte
2.	Kawasaki	128
3.	MV Agusta	28

SUPERSPORT-300-WM

Assen (NL) – 24. Juli 2021
5. WM-Lauf; 63,588 km über 14 Rdn. à 4,542 km;
43 Fahrer gestartet, 26 gewertet;
Wetter/Piste trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 35 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	25.54,132 min
2.	Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,959 s
3.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,960 s
4.	Samuel di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+1,363 s
5.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	+1,364s
6.	Kevin Sabattucci (I)	Yamaha YZF-R3	+1,367 s
7.	Dorren Loureiro (ZA)	Kawasaki Ninja 400	+1,480 s
8.	Victor Steeman (NL)	KTM RC 390 R	+1,558 s
9.	Ton Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+2,276 s
10.	Unai Orradre (E)	Yamaha YZF-R3	+3,683 s

SUPERSPORT-300-WM

Assen (NL) – 25. Juli 2021
6. WM-Lauf; 63,588 km über 14 Rdn. à 4,542 km;
42 Fahrer gestartet, 37 gewertet;
Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 33 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	25.52,145 min
2.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,513 s
3.	Samuel di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,545 s
4.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,547 s
5.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,550 s
6.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+0,557 s
7.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+0,572 s
8.	Victor Steeman (NL)	KTM RC 390 R	+0,862 s
9.	Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,863 s
10.	Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+1,015 s

WM-STAND FAHRER

1.	Huertas	108 Punkte
2.	Booth-Amos	90
3.	Di Sora	64
4.	Okaya	52
5.	Buis	52
6.	De Cancellis	49
7.	Meuffels	44

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	150 Punkte
2.	Yamaha	84
3.	KTM	25

NACHRICHTEN

GESPANN-WM

WM-Leader Markus Schlosser und Marcel Fries konnten in Assen beide Rennen gewinnen. Im ersten Rennen führte lange das ARS-Yamaha-Gespann von Tim Reeves und Kevin Rousseau, bis sich Schlosser in der vorletzten Runde an die Spitze setzte. Auch Todd Ellis versuchte, an Reeves vorbeizukommen, kollidierte aber mit ihm und landete im Kies. Auch Reeves verlor dabei zwei Plätze. Im zweiten Rennen führte Reeves ebenfalls lange, fiel aber durch einen Elektrikdefekt aus. So gewannen Schlosser/Fries vor Ellis/Clement und Stephen Kershaw/Ryan Charlwood sowie Pekka Päivarintä/Ilse de Haas.

Superbike-WM

Jonas Folger: Fall auf Knall

In Assen ging bei Jonas Folger der Knoten endlich auf: Der deutsche BMW-Pilot fand seinen Rhythmus und fuhr im Qualifying auf Startplatz 6. Doch ein Sturz im ersten Rennen machte alles zunichte.

Von: **Imre Paulovits**

Am Sonntag stand Jonas Folger zwar sichtlich gebeutelt im Fahrerlager, gab aber Entwarnung: „Mir geht es soweit gut", sagte der 27-jährige Bayer. „Mir tut zwar alles weh, aber es hätte viel schlimmer kommen können." Was war geschehen? Im ersten Rennen am Samstagnachmittag fuhr der MGM-BMW-Pilot lange Zeit auf Platz 6 und lag in der vorletzten Runde noch immer auf P7, als er in Turn 7 spektakulär stürzte und für den Rennabbruch sorgte. „Jonas hatte wohl vorne etwas zu viel Bremsdruck gegeben", erzählte Augenzeuge Tom Sykes. „Er hat lange versucht zu korrigieren, der Vorderreifen hat sehr lange geraucht. Dann hat das Motorrad nach innen gehalten, Jonas hat es wieder auf Kurs gebracht, dann ist er abgestiegen. Weiter habe ich es nicht gesehen, da war ich an ihm vorbei, aber es war bei sehr hohem Tempo. Und wie ich es eine Runde später, als ich an der Stelle vorbeikam, gesehen habe, ist er im Kiesbett sehr weit gerollt."

Weil Folger starke Schmerzen im Rücken hatte, wurde er zunächst im Medical Center und dann im Krankenhaus in Assen untersucht. Zum Glück wurden keine Brüche festgestellt. Aber nachdem er sehr starke Schmerzmittel bekommen hatte und nach den vielen Rollen im Kiesbett eine Gehirnerschütterung nicht ausgeschlossen werden konnte, bekam er für Sonntag vom Rennarzt Startverbot.

„Eigentlich sehr schade", meinte Teamchef Michael Galinski. „Jonas war hier in Assen richtig stark. Es hätten drei gute Rennen werden können. Aber Wenn und Aber gibt es in diesem Sport nicht. Wir müssen jetzt nach vorne schauen und sehen, dass wir den Schwung mit nach Most nehmen." Wenn Jonas Folger auch etwas mit Wehmut daran denkt, was ohne den kleinen Fahrfehler an diesem Wochenende möglich gewesen wäre, nimmt er das Positive mit. „Es war wirklich ein tolles Wochenende bis zum Sturz", so Folger. „Es freut mich sehr, dass wir wieder zeigen konnten, dass wir den Speed haben und super mitfahren können. Das hat uns allen sehr gutgetan. Ich wollte am Sonntag eigentlich starten, obwohl ich Schmerzen hatte und etwas steif war, aber ich habe mich bereit gefühlt. Leider habe ich von den Streckenärzten nicht das Okay bekommen. Ich möchte mich aber beim Team für die großartige Arbeit bedanken, mit der wir wieder zurückgefunden haben." ■


MGM

Jonas Folger #94: Vor dem Sturz noch vor BMW-Werkspilot Tom Sykes


MGM

Teambesitzer Röder und Teamchef Galinski (v.l.): Froh, dass Folger gesund ist

EISELE

Ein Tag wie kein anderer

Einfach einzigartig: bis zu 18 Prozent Gefälle, der tiefste Punkt ist in der „Seng"

Ein einziger Tag war ausreichend, um das ganze Gefüge der IDM Superbike 1000 auf den Kopf zu stellen. Das hing auch davon ab, welche Fahrer das Schleizer Dreieck mögen oder auch nicht.

Von: **Anke Wieczorek**

Valentin Debise fielen beim Anblick der reizvollen Naturrennstrecke in Thüringen fast die Augen aus dem Kopf. Ja, er hatte das Schleizer Dreieck auf dem Schirm. Was sich dahinter verbirgt, aber nicht. Dem Franzosen vom Kawasaki Weber-Motos Racing Team, der auch noch als Doppelstarter in der Supersport-600-Klasse angreift, war das doch etwas zu viel Gras, Wald und Höhenunterschied. Doch gerade das ist der Reiz, der alles ausmacht. Markus Reiterberger ist hier neben dem Einheimischen Julian Puffe der Publikumsliebling. „Reiti" hält seit 2017 den Rundenrekord auf der Strecke und traf bei seinem IDM-Comeback auf seinen Nachfolger Ilya Mikhalchik im Team EGS-alpha-Van-Zon-BMW. Der Ukrainer hat einen Meistertitel weniger, arbeitet aber am Gleichstand mit Reiterberger, der nun bei BCC Racing angedockt hat. Und obwohl er mit der Vorjahres-BMW S 1000 R ausrückte, gewann der 27-jährige Bayer das Duell mit Mikhalchik auf der neuen M 1000 RR im zweiten Rennen. Reiti grinste vom rechten bis zum linken Ohr und nebelte die Zuschauer auf dem Buchhübel via Burnout mit einer gewaltigen Rauchwolke ein. Um seine Lieblingsstrecke hatten sich 28 000 Fans verteilt. Es war das erste IDM Rennen seit Ausbruch der Corona-Pandemie, bei dem es keine Gesundheitsauflagen in Form von Masken, Abstand oder Corona-Tests gab.

Dem geschlagenen Mikhalchik, der den ersten Lauf gewonnen hatte, hätte auch ein zweiter Sieg gut in die Karten gespielt. An seiner Miene war von Weitem erkennbar, dass er leicht sauer war. Anders als Reiterberger, der nur noch am Red Bull Ring und in Hockenheim am Start ist, will Mikhalchik noch den Meistertitel holen. Die 45 Punkte aus Schleiz katapultierten ihn schlagartig auf den zweiten Tabellenrang. Dazwischenfunken könnte auch noch Florian Alt (Wilbers-BMW-Racing). Er hat den Titel nach seinem vermurksten Saisonauftakt und dem Fehlen in Most abgehakt, jetzt zählen Einzelergebnisse. Der Einsatz des 25-Jährigen in Schleiz war wirklich spektakulär. Obwohl er die drittbeste Zeit in der Qualifikation bot, musste er von ganz hinten starten. Ausgerechnet Technikchef Burkhard Stember, intern unter dem Namen „Mister Reglement" bekannt, unterlief ein folgenschwerer Fehler. Er hätte den defekten Motor vom Hockenheim-Test nicht selbst, sondern mit Ankündigung von der IDM-Technikkommission öffnen lassen müssen. Mit dem neuen und zu diesem Zeitpunkt noch unerlaubten Antrieb im Rahmen ging es für Alt nach hinten. Diesen schien das weniger zu wurmen, denn er rollte zur Begeisterung der Zuschauer das Feld auf und wurde Vierter. Im zweiten Lauf durfte er ganz vorne starten, was zum Podiumsplatz reichte.

Der Meisterschafts-Führende Dominic Schmitter kam auf dem Schleizer Dreieck nie richtig in die Gänge: „Ich weiß, wie ich fahren müsste, aber ich kriege es nicht hin." Valentin Debise zog sich mit den Plätzen 10 und 9 beachtlich aus der Affäre. Er rutschte auf den dritten Tabellenrang und profitierte dabei vom Ausfall von Bastien Mackels auf der SWPN-Yamaha. Der Belgier ist mit nur einem Meisterschaftspunkt weniger hinter ihm. Lokalmatador Julian Puffe (GERT56) sorgte auf BMW mit seinem vierten Platz im zweiten Lauf für Entzücken. Schleiz ist eine Rennstadt, und dort werden die Fahrer verehrt. ■



EISELE

In Schleiz kennt jeder jeden – und Julian Puffe sowieso


EISELE

IDM Supersport 600

„Pax“ packt’s an

Wieder ein Doppelsieg für Patrick Hobelsberger. Max Enderlein hat es ihm aber nicht einfach gemacht.

Enderleins Ergebnisse zum Saisonbeginn waren spärlicher Natur, aber nun ist der Sachse in Fahrt gekommen. Im zweiten Rennen trennten ihn nur 0,655 Sekunden von Sieger Patrick Hobelsberger, der zum vierten Mal in Folge ganz oben auf dem Podium stand. Enderlein hatte das Rennen zunächst angeführt. Einen Podiumsplatz ergatterte auch Kevin Wahr auf der Yamaha. Der Nagolder hatte vorher nur einen kleinen Test absolviert und meinte, dass sich die Konkurrenz schon warmgefahren habe. Bei ihm existiert Aufholbedarf. Wäre das Rennen noch drei Runden länger gegangen, hätte sich Christoph Beinlich als Lokalheld auf Platz 3 feiern lassen können. Auf dem vierten hatte er immerhin das beste Ergebnis in diesem Jahr. Valentin Debise war nicht ganz so energisch wie sonst dabei, bleibt aber komfortabel auf dem zweiten Tabellenrang. Für Martin Vugrinec ist es eng geworden: Er stürzte im Training wie auch im Rennen. Nun muss er langsam machen, denn er hat die Zusage für einen Wildcard-Einsatz bei der Supersport-WM in anderthalb Wochen in Most. „Pax“ Hobelsberger hat auch eine Anfrage gestellt. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SSP 300: GEIGER-SHOW

In der Nachwuchsklasse gab es ebenfalls einen Doppelsieger. Dirk Geiger (Freudenberg KTM WorldSSP Team) war auf der Naturrennstrecke nicht zu stoppen. In der Gesamtwertung kletterte er zwei Plätze nach oben und hat nur seinen 15-jährigen Teamkollegen und Vorjahresmeister Lennox Lehmann vor sich. Er schlug sich mit einem dritten und einem zweiten Platz durch. In Lauf 1 war der Schleizer Micky Winkler (Kawasaki Weber-Motos Racing) vor ihm und im zweiten Lauf Marvin Siebdrath (Füsport RT Motorsports by SKM Kawasaki) hinter ihm.

IDM SIDECAR: HEIMSIEG

Auch das Team Josef Sattler/Luca Schmidt (Team Bonovo action) nahm die maximal erreichbare Punktzahl aus Schleiz mit. Der Bayer und der Thüringer siegten vor der Haustür von Luca Schmidt, der aus dem nahen Zeulenroda kommt. „Unser Ziel war von Anfang an, sofort in Führung zu gehen und sie nicht abzugeben“, sagte der erst 18-jährige Luca Schmidt nach dem Rennen im Adolf RS F1-Gespann. Spektakulär, aber außer der Wertung: Mike Roscher/Anna Burkard und die 71-jährige Legende Peter Schröder mit Manuel Hirschi in den 1000-ccm-Gespannen.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Schleiz: 25.07.2021; 5. IDM-Lauf; 68,49 km über 18 Runden; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	25.36,156 min
2.	Markus Reiterberger (D)	BMW	+0,475 s
3.	Bastien Mackels (B)	Yamaha	+12,141 s
4.	Florian Alt (D)	BMW	+17,424 s
5.	Julian Puffe (D)	BMW	+21,350 s

Schleiz: 25.07.2021; 6. IDM-Lauf; 68,49 km über 18 Runden; 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	25.42,296 min
2.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	+1,434 s
3.	Florian Alt (D)	BMW	+6,883 s
4.	Julian Puffe (D)	BMW	+11,944 s
5.	Luca Grünwald (D)	BMW	+12,480 s

IDM-STAND

1.	Schmitter	85 Punkte
2.	Mikhalchik	79
3.	Debise	75
4.	Mackels	74
5.	Leonov	68
6.	Puffe	62
7.	Grünwald	61
8.	Polita	57
9.	Moser	48
10.	Reiterberger	45
11.	Alt	32
12.	Steinmayr	28
13.	Thöni	23
14.	Fetz	21
15.	Mohr	20

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Schleiz: 24.07.2021; 5. IDM-Lauf; 57,08 km über 15 Runden; 29 Fahrer gestartet, 27 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	22.03,447 min
2.	Max Enderlein (D)	Yamaha	+2,848 s
3.	Glenn van Straalen (NL)	Kawasaki	+11,270 s
4.	Kevin Wahr (D)	Yamaha	+14,499 s
5.	Martin Vugrinec (HR)	Yamaha	+14,888 s

Schleiz: 25.07.2021; 6. IDM-Lauf; 57,08 km über 15 Runden; 29 Fahrer gestartet, 25 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	22.09,149 min
2.	Max Enderlein (D)	Yamaha	+0,655 s
3.	Kevin Wahr (D)	Yamaha	+3,996 s
4.	Christoph Beinlich (D)	Yamaha	+5,366 s
5.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	+5,734 s

IDM-STAND

1.	Hobelsberger	126 Punkte
2.	Debise	96
3.	Vugrinec	57
4.	Hartog	57
5.	Van Straalen	56
6.	Enderlein	67
7.	Beinlich	54
8.	Iozzo	45
9.	Brenner	32
10.	Kofler	30
11.	Van der Voort	27
12.	Velthuizen	22
13.	Gradinger	20
14.	Kohnen	19
15.	Jähnig	13

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Schleiz: 25.07.2021; 5. IDM-Lauf; 45,66 km über 12 Runden; 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dirk Geiger (D)	KTM	19.40,140 min
2.	Micky Winkler (D)	Kawasaki	+12,537 s
3.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+12,599 s
4.	Walid Khan (NL)	KTM	+13,003 s
5.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+13,625 s

Schleiz: 25.07.2021, 6. IDM-Lauf; 45,66 km über 12 Runden; 25 Fahrer gestartet, 22 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dirk Geiger (D)	KTM	19.39,957 min
2.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+2,813 s
3.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+3,341 s
4.	Micky Winkler (D)	Kawasaki	+3,742 s
5.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+3,747 s

IDM-STAND

1.	Lehmann	126 Punkte
2.	Geiger	94
3.	Siebdrath	82
4.	De Vleeschauwer	80
5.	Winkler	69
6.	Khan	57
7.	Erhard	49
8.	Beinlich	45
9.	Smits	36
10.	Szamado	31
11.	Svendsen	29
12.	Doornenbal	27
13.	Rammerstorfer	23
14.	Michel	17
15.	Molenaar	12

ERGEBNIS IDM SIDECAR 600

Schleiz: 24.07.2021; 3. IDM-Lauf; 53,27 km über 14 Runden; 16 Fahrer gestartet, 13 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Sattler/Schmidt (D/D)	Adolf RS F1	22.10,788 min
2.	Schwegler/Kopecky (D/CZ)	LCR F1	+57,174 s
3.	Kimeswenger/Kölsch (A/D)	LCR F1	+58,886 s

Schleiz: 25.07.2021; 4. IDM-Lauf; 53,27 km über 14 Runden; 15 Fahrer gestartet, 12 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Sattler/Schmidt (D/D)	Adolf RS F1	22.11,744 min
2.	Grabmüller/Lavorel (A/F)	LCR F1	+29,683 s
3.	Schwegler/Kopecky (D/CZ)	LCR-F1	+45,787 s

IDM-STAND

1.	Sattler	100 Punkte
2.	Schwegler	72
3.	Kimeswenger	55
4.	Grabmüller	51
5.	Rutz	35
6.	Zimmermann	34
7.	Kapeller	33
8.	Kranenburg	33
9.	Nicholls	23
10.	Remse	21

„Ich war am Abgrund“

Markus Reiterberger fährt wieder in der IDM Superbike 1000. Der 27-jährige BMW-Pilot spricht über seine Pläne und über einen möglichen Markenwechsel.

Von: **Anke Wieczorek**

Was verschlägt Sie zurück in die IDM Superbike 1000?
Vor zwei Wochen hat mich BCC-Teamchef Andy Gerlich gefragt, ob ich nach dem Weggang von Ricardo Brink den frei gewordenen Platz auf der BMW einnehmen würde. Ich wollte sowieso nach Schleiz, entweder als Fahrer oder als Zuschauer. Mit dem Anruf von Andy war alles erledigt. Ich habe die Situation mit Werner Daemen abgeklärt, denn er ist mein Teamchef in der Langstrecken-WM. Ich kämpfe jetzt praktisch gegen sein Team und mit Ilya Mikhalchik gegen seinen WM-Fahrer und meinen dortigen Teamkollegen. Für Schleiz ging das in Ordnung. Jetzt müssen wir aber eine Lösung finden, dass wir praktisch Team-in-Team fahren.

Welche BMW fahren Sie?
Im Moment die letztjährige BMW S 1000 RR, ab dem Red Bull Ring wird es die M 1000 RR sein.

Was ist aus Ihrer Teilnahme an der Asia Road Racing Championship geworden?
Nichts. Ich bin 2020 bei einer einzigen Veranstaltung gefahren. Im ersten Lauf bin ich im Regen Vierter geworden. Es war meine erstes Regenrennen auf Dunlop-Reifen. Im Trockenen haben wir gewonnen. Das ganze Onexox TKKR SAG Team hat sich auf eine coole Saison gefreut. Dann kam Corona und hat sich bis Mai 2021 hingezogen. Plötzlich wurden aber nur noch asiatische Fahrer zugelassen und keine Europäer. Zum Schluss wurde die Meisterschaft abgesagt.

Wie sind Sie überhaupt dazu gekommen?
Nach meinem extrem schwierigen Superbike-WM-Jahr 2019 stand ich vorm Abgrund. Ich hatte gar keine Lust mehr. Aber es gibt wenige Alternativen. Die nationalen Meisterschaften in Amerika und Asien standen auf meiner Liste ganz weit oben. Die BSB und die IDM waren auch ein Thema, aber die BSB ist dabei doch ziemlich weit weg vom normalen Rennsport. Letztlich ist durch BMW in Asien alles zustande gekommen. Das war für mich in Verbindung mit der Langstrecken-WM eine gute Chance.



EISELE

„Vielleicht wäre eine andere Marke einfacher gewesen, aber nur durch BMW bin ich so weit gekommen, und ich hatte auch keine Kontakte zu anderen Marken.“

Markus Reiterberger

Haben Sie Interesse für 2022?
Das ist durchaus eine Option. Wie fahren bei besten Bedingungen, das Wetter ist immer top und die Rennstrecken wie Burinam, Sepang und Suzuka einfach geil. Die Serie ist außerdem interessant, weil die Werke stark eingebunden sind.

Können die Asiaten sportlich mit den europäischen Serien mithalten?
Mit der Superbike-WM ist es schwierig, aber mit der IDM Superbike 1000 ist das Level schon vergleichbar. Natürlich könnte ich mir allein deshalb den Weg nach Asien sparen und in der IDM fahren, aber hier bin ich schon so lange, und ich habe schon so oft gewonnen, dass ich mich auch nach anderen Serien umschauen muss. Aber es ist immer wieder schön zurückzukehren. Vielleicht mache ich doch wieder so ein Jahr.

Glauben Sie, dass es für Sie nochmals eine Rückkehr in die Superbike-WM gibt?
Ich hoffe immer, aber es ist schwierig. Die WSBK war immer mein Traum und mein Ziel. Ich habe es zwei Mal dorthin geschafft, bin aber auch zwei Mal enttäuscht zurückgekommen und froh, dass ich anderweitig wieder anfangen konnte. Die Superbike-WM steht nicht mehr ganz oben auf meiner Prioritätenliste. Ich würde trotzdem noch mal einsteigen, aber nur in einem gescheiten Team und auf einem gescheiten Motorradl.

BMW war immer zögerlich. Hätte Sie ein Markenwechsel weitergebracht?
Das weiß ich nicht. Ich habe keine Connections zu anderen Marken gehabt. Ich denke, dass ich nur durch BMW so weit gekommen bin. Aus einer nationalen Meisterschaft in die Superbike-WM aufzusteigen, da ist die Chance so gering wie auf einen Lottogewinn. Oder man hat die finanziellen Mittel oder jemanden, der wie bei Jonas Folger alles in die Hand nimmt. Vielleicht wäre es mit einer anderen Marke einfacher gewesen, aber ich hatte gar keine Chance.

Sie erinnern sich oft an Ihren Mentor Ralf Waldmann. Könnte er Ihnen noch helfen?
Ja, immer. Er gab mir die Lockerheit und hat mich aufgemuntert. Er hat vieles eingefädelt. Wenn irgendwas war, hat er gesagt: Ach, da ruf ich mal den und den an. Er hatte auch Visionen, dass ich bei KTM in der MotoGP fahre. Manches war Quatsch, aber er war immer gut drauf.

Wie sieht Ihre Zukunft aus?
Mein Ziel und meine Aufgabe ist es, dass ich mit meinen Team-kollegen den WM-Titel für das BMW Motorrad World Endurance Team hole. Ich habe auch schon einen Vertrag für nächstes Jahr. Als Langstrecken-WM-Fahrer und Dunlop-Testfahrer bin ich schon sehr gut aufgestellt. Ich möchte zusätzlich Sprintrennen fahren. Aber wo? Schauen wir mal, wie die nächsten Rennen in der IDM verlaufen. Und ich habe inzwischen auch Kontakt zu anderen Marken. Das wird immer interessanter für mich, weil ich auch mal was anderes ausprobieren möchte. Es ist die Frage, wo das stattfinden wird. ■



Markus Reiterberger

Geburtstag: 9. März 1994
Geburtsort: Trostberg
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2010: Sieger Yamaha-Cup
2013: Meister IDM SBK 1000
2015: Meister IDM SBK 1000
2017: Meister IDM SBK 1000
2018: Meister EM STK 1000
2019: 14. Platz Superbike-WM

HOBBYS
Motocross, Motorrad-Tuning

Moto3-Junior-WM/Moto2-EM/ETC

Noch eine Tragödie



Im European Talent Cup entscheiden Tausendstelsekunden über Platzierungen

FACEBOOK MILLÁN

Ein weiterer tragischer Unfall erschüttert die Szene. Der erst 14-jährige Spanier Hugo Millán verstarb am Sonntag nach einem schrecklichen Unfall im European Talent Cup im MotorLand Aragón.

Von: **Anke Wieczorek**

Erst vor wenigen Wochen wurde der verunglückte Moto3-WM-Pilot Jason Dupasquier aus der Schweiz zu Grabe getragen. Nun trauert die Rennsport-Gemeinde um eine weitere Nachwuchshoffnung: Am Sonntag verstarb der Spanier Hugo Millán. „Wir bedauern sehr, mitteilen zu müssen, dass Hugo Millán uns verlassen hat. Wir werden dich immer für dein Lächeln, dein großes Herz und deine Professionalität in Erinnerung behalten. Ruhe in Frieden, Hugo“, teilte sein Team Cuna de Campeones mit.

Der 14-Jährige stürzte in einer großen Gruppe mit einem Highsider von der Honda NSF 250 R auf den Asphalt. Er stand wieder, doch beim Versuch die Strecke zu verlassen, wurde er mit voller Wucht von Oleg Pawelec getroffen. Der Pole konnte nicht ausweichen. Das Rennen wurde sofort mit der roten Flagge abgebrochen. Nach der Behandlung auf der Strecke und im Medical Center setzte sich der Helikopter in Bewegung und brachte Millán umgehend in die Klinik von Saragossa. Trotz der schnellen Hilfe konnten die Ärzte das Leben des spanischen Motorrad-Talents nicht retten.

Millán lag vor dieser Tragödie auf dem zweiten Platz des European Talent Cup. Trotz seines jungen Alters hatte er sich bei den ersten sieben Rennen in diesem Jahr zwei Mal die Pole-Position sichern können. Dazu kamen vier Podiumsplatzierungen. Der kleine Spanier wurde als großes Talent gehandelt und befand sich in der bisher erfolgreichsten Saison seines Lebens in der FIM CEV Repsol. Auch nach dem verhängnisvollen Rennen, das nach neun von 14 Runden abgebrochen wurde, liegt er hinter seinen Teamkollegen Xabi Zurutuza und Adrian Cruces, der den Lauf gewann, noch auf dem dritten Platz. Aber der Rennsport rückte nach der Katastrophe in den Hintergrund.

Nach der folgenden Moto3-Junior-WM und der traurigen Gewissheit Hugo, Millán verloren zu haben, wurden die restlichen Läufe des Tages, unter anderem das zweite Rennen zur Moto2-EM, nicht mehr durchgeführt.

Tulovic baut Position aus

Lukas Tulovic hatte im ersten Rennen der Moto2-EM seine Anwartschaft auf den dritten Platz in der Gesamtwertung untermauert. Er verpasste das Podium um Haaresbreite: „Es war eine enge Kiste. Ich habe mich in der letzten Runde mit dem Japaner Taiga Hada gebattelt, aber dabei leider den Kürzeren gezogen.“

Plan für 2021 war ursprünglich, dass Tulovic mit dem Liqui Moly Intact SIC Racing Team den Titel holt. Angesichts des großen Abstands zu den Boscoscuro-Jungs kann er das vergessen. Aus eigener Kraft wird Tulovic die Lücke zu den beiden Spaniern Fermin Aldeguer und Alonso Lopez nicht schließen können. ■

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Adrian Cruces (E)	Honda	18.26,378 min
2.	Xabi Zurutuza (E)	Honda	+0,032 s
3.	Maximo Martinez (E)	Honda	+0,398 s
4.	Brian Uriarte (E)	Honda	+0,474 s
5.	Roberto Garcia (E)	Honda	+0,578 s
17.	Philipp Tonn (D)	Honda	+19,141 s

CUP-STAND

1.	Zurutuza	114 Punkte
2.	Cruces	102
3.	Millán	86
4.	Martinez	86
5.	Uriarte	76
6.	Carpe	73
17.	Tonn	14

MOTO2-EM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	30.26,684 min
2.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	+0,779 s
3.	Taiga Hada (J)	Kalex	+21,014 s
4.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+21,074 s
5.	Aleix Viu (E)	Kalex	+23,589 s
6.	Sam Wilford (GB)	Kalex	+30,519 s
7.	Keminth Kubo (THA)	Kalex	+32,569 s

EM-STAND

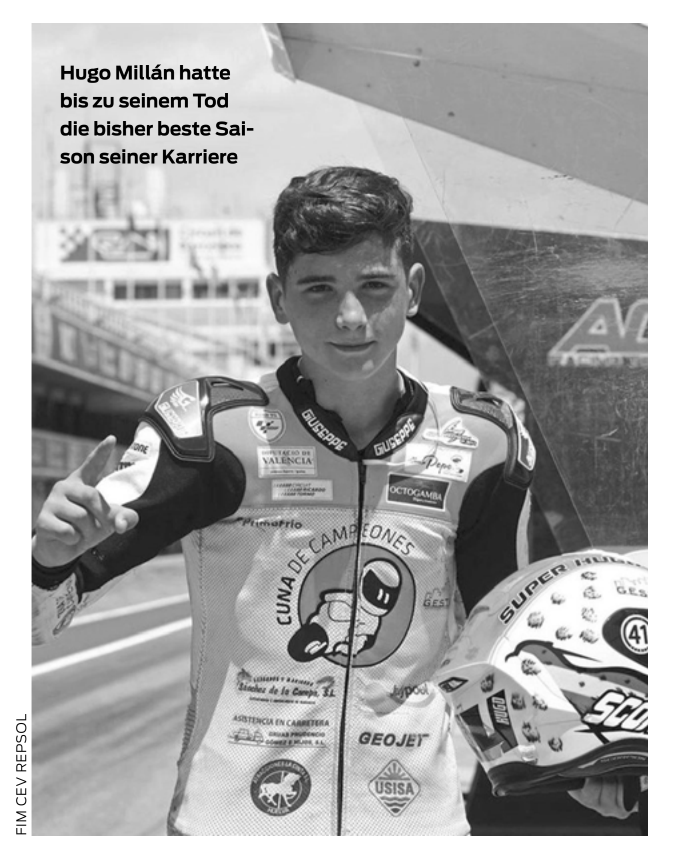
1.	Aldeguer	200 Punkte
2.	Lopez	156
3.	Tulovic	87
4.	Cardelus	76
5.	Norrodin	74
6.	Wilford	64
7.	Rato	57

MOTO3-JUNIOR-WM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	David Munoz (E)	KTM	30.01,905 min
2.	Rose Rueda (E)	Honda	+0,019 s
3.	Daniel Holgado (E)	GasGas	+0,131 s
4.	Ivan Ortola (E)	KTM	+0,172 s
5.	Marcos Uriarte (E)	Husqvarna	+0,206 s
20.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+14,383 s

WM-STAND

1.	Holgado	149 Punkte
2.	Munoz	89
3.	Ortola	77
4.	Rueda	68
5.	Salvador	52
6.	Alonso	48
24.	Dettwiler	8



Hugo Millán hatte bis zu seinem Tod die bisher beste Saison seiner Karriere

FIM CEV REPSOL



MXGP-Start: Prado (#61), verdeckt Cairoli, Febvre (#3), Sterry (#811), Van Horebeek (#89)

WASNER

Im Schatten der Burg

Der Motocross-Klassiker im tschechischen Loket ging an den spanischen Überflieger Jorge Prado (KTM). Teamkollege und Multichampion Tony Cairoli wurde Zweiter und sitzt im Titelkampf nun Tim Gajser im Nacken, der hart zu Boden musste. Sein bestes Saisonergebnis schaffte der Schweizer Jeremy Seewer mit Platz 3 auf der Werks-Yamaha.

Von: **Frank Quatember**

Seit etlichen Jahren ist das Rennen im Schatten der Burg Loket fester Bestandteil der WM-Kalenders. Loket steht für eine schnell zerstörte, aber knochenharte Berg- und Talbahn, gespickt mit etlichen Sprungkombinationen. Die meisten Piloten kennen den Track seit vielen Jahren, doch der Respekt bleibt. Der erste Lauf der MXGP-Kategorie begann mit dem Startsieg des Galiziers Jorge Prado, der auch die schnellste Runde im Zeittraining hingelegt hatte. Bei einsetzendem Regen schob sich Tabellenführer Tim Gajser sofort am Briten Ben Watson vorbei auf Platz 2, gefolgt von Glenn Coldenhoff (Yamaha) und Kawasaki-Star Romain Febvre. Der Franzose machte sofort Druck auf die Yamaha-Boys, ab Rennhälfte hatte er das Duo kassiert und lag auf Rang 3. Tim Gajser riskierte als Verfolger von Prado nichts, schon gar nicht bei prasselndem Regen. Bis zum Laufende tat sich nicht viel, nur Pechvogel Pauls Jonass musste auf Rang 7 liegend seine GasGas mit technischem Defekt abstellen. Tony Cairoli war als Sechster unauffällig unterwegs.

Gajser am Boden

Das sollte sich in Lauf 2 gewaltig ändern. Als das Gatter fiel, übernahm natürlich wie so oft Jorge Prado das Kommando, doch der Jungspund hatte seinen Lehrmeister Tony Cairoli am Hinterrad. Der Chef übernahm schnell und kompromisslos die Spitze, und hinter den KTM-Stars konnten sich wieder die bärenstarken

> „Schade, dass die Kupplung so beschädigt war. Es bleibt dabei, ich kann in Loket nicht gewinnen.“
>
> MXGP-Weltmeister Tim Gajser

Yamaha-Piloten Seewer und Coldenhoff einreihen. Hondas Nr. 1 Tim Gajser hatte zunächst Rang 5 inne, machte aber mit einem spektakulären Pass kurzen Prozess mit dem Niederländer. Einmal im Rhythmus, wollte sich der slowenische Weltmeister sofort mit Jeremy Seewer den nächsten Blauen greifen, doch stattdessen fand sich Gajser mit schmerzhaften Prellungen am Boden wieder. Ursache war das Wegrutschen des Hinterrades in einer Bergaufpassage. Gajser verlor die Kontrolle beim Absprung, und Bike und Fahrer flogen in verschiedene Richtungen. Die Honda ließ sich weder schalten noch lenken, also musste der Titelverteidiger auch noch in die Box. Gajser blieb zum Glück unverletzt und konnte sich bis Rennende noch auf Platz 15 vorarbeiten. „Es war schade, dass die Kupplung so beschädigt war und ich rausmusste“, sagte der enttäuschte Gajser den Journalisten. „Es bleibt dabei, ich kann in Loket nicht gewinnen. Ich hoffe jetzt auf Lommel, wo ich letztes Jahr einen meiner größten Siege feiern konnte.“

Prado: Vorsichtig gefahren

Tagessieger Prado feierte auch, mit einem Laufsieg und Platz 3 in Lauf 2: „Es ist etwas her, dass ich oben stand. Vor Lauf 2 war die Strecke schon sehr kaputt, und ich bin klar vorsichtiger gefahren.“ Altmeister Cairoli war gar nicht zufrieden mit seinem ersten Lauf, doch der wieder in Sichtweite gerückte WM-Titel Nr. 10 sorgte spürbar für gute Laune beim Italiener: „Ingesamt fühle ich mich super dieses Jahr. Ich trainiere nur noch einmal in der Woche neben den Rennen, und es läuft gut. Sogar auf so hartem Boden wie Loket, was ich früher gar nicht mochte.“

Auch für Jeremy Seewer war


WASNER

Erstes Saisonpodium: Jeremy Seewer auf der letzten Rille


WASNER

Je oller, desto ...: Laufsieger Cairoli

der Tschechien-Trip erfolgreich, der Bülacher konnte als Tagesdritter den ersten Podiumsplatz 2021 einfahren: „Mein Start und der Pass gegen Jorge in Lauf 2 waren der Schlüssel heute. Jetzt freue ich mich auf das Rennen in meiner Zweitheimat Belgien."

Vialle wieder an Bord

Romain Febvre verließ das Glück in Lauf 2. Der Franzose wurde nach dem Start eingeklemmt und erlaubte sich bei seiner Aufholjagd noch einen Abflug. Am Ende reichte Platz 10 immerhin noch für Rang 5 in der Tageswertung hinter Glenn Coldenhoff.

Der Thüringer Henry Jacobi erreichte einen sehr guten Platz 10 im ersten Lauf. Auch Landsmann Tom Koch fuhr auf Rang 15 gut in die Punkte. In der kleinen Klasse hatte KTM Weltmeister Tom Vialle wieder mit an Bord, doch anstelle von Vialle sorgte ein anderer KTM-Pilot für Schlagzeilen: Mattia Guadagnini schoss mit der Factory-KTM in Lauf 1 zum Startsieg, gefolgt von Kawasaki-Rookie Wilson Todd, der aber noch in Runde 1 von Vialle und Jed Beaton passiert wurde. Das änderte sich bis ins Ziel nicht, während Jago Geerts (Yamaha) mit heftigem Armpump nur Zwölfter wurde.

Im zweiten Lauf zog Mega-Talent Thibault Benistant den Holeshot und holte mit einem blitzsauberen Start-Ziel-Sieg seinen ersten Tagessieg. Vialle stürzte zunächst in Kurve 1 und räumte später übermotiviert den Deutschen Paul Haberland ab. Nach diesem Crash war das Rennen für Vialle zu Ende. Guadagnini sicherte mit Rang 5 seinen Tagessieg, Maxime Renaux (Yamaha) durfte das Red Plate des WM-Führenden mit nach Hause nehmen. ■

NACHRICHTEN

ROCZEN VERLIERT BODEN

Ken Roczens Teamkollege Chase Sexton (1-3) konnte beim 7. Lauf zur US-Motocross-Meisterschaft in Washougal vor Kawasaki-Star Eli Tomac (2-2) und Tabellenführer Dylan Ferrandis (Yamaha, 5-1) seinen ersten Sieg verbuchen. Roczen (Honda) fiel im 1. Lauf von P2 auf 6 und in Moto 2 auf Rang 8 zurück. Dem Thüringer fehlen jetzt bereits 47 Punkte auf den führenden Franzosen Ferrandis.

HERXHEIM GEWINNT PAARCUP

Das Team Herxheim gewann den DMSB-Speedway-Paarcup in Abensberg mit 38 Punkten: Erik Riss holte 19 Zähler, Lukas Fienhage 13, Erik Bachhuber 6. Zweiter wurde Landshut (36 Punkte) mit Valentin Grobauer (12), Michael Härtel (14), Norick Blödorn (10) vor Abensberg (29) mit Martin Smolinski (24), Mario Niedermaier (3) und Maximilian Troidl (2).

MOTOCROSS-GP TSCHECHIEN / MXGP

Loket (CZ): 25. Juli, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, Schauer, 28 Grad. **1. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	KTM	19	35.10,919 min = 51,391 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 0,529 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 21,968 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 23,975 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 25,449 s
6.	Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 36,914 s
7.	Jeremy van Horebeek (B)	Beta	19	+ 41,288 s
10.	Henry Jacobi (D)	Honda	19	+ 51,359 s
15.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 1.09,166 min
24.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	18	+ 1 Runde

Loket (CZ): 25. Juli, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, Schauer, 28 Grad. **2. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 18 Runden à 1,586 km (= 28,548 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Antonio Cairoli (I)	KTM	18	33.52,869 min = 50,556 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 4,369 s
3.	Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 7,715 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 10,589 s
5.	Ivo Monticelli (I)	Kawasaki	18	+ 23,625 s
6.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	18	+ 26,110 s
7.	Shaun Simpson (GB)	KTM	18	+ 28,763 s
16.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 1.18,267 min
20.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.31,518 min
21.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	18	+ 1.39,219 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	194 Punkte
2.	Antonio Cairoli	183
3.	Jorge Prado	177
4.	Romain Febvre	174
5.	Jeremy Seewer	151
6.	Jeffrey Herlings (NL)	143
7.	Glenn Coldenhoff	140
15.	Henry Jacobi	49
21.	Arnaud Tonus (CH)	36
27.	Tom Koch	7

1.	KTM	234 Punkte
2.	Honda	195
3.	Yamaha	180

MOTOCROSS-GP TSCHECHIEN / MX2

Loket (CZ): 25. Juli, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, Schauer, 28 Grad. **1. Lauf:** 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet, 18 Runden à 1,586 km (= 28,548 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	18	33.59,915 min = 50,381 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 2,658 s
3.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 4,761 s
4.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 6,004 s
5.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 7,003 s
6.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 10,874 s
7.	Wilson Todd (AUS)	Kawasaki	18	+ 16,754 s
10.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 23,062 s
14.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 52,628 s
17.	Michael Sandner (A)	KTM	18	+ 1.04,264 min

Loket (CZ): 25. Juli, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, Schauer, 28 Grad. **2. Lauf:** 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet, 18 Runden à 1,586 km (= 28,548 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	34.24,942 min = 49,770 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 5,680 s
3.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 6,643 s
4.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 17,657 s
5.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	18	+ 23,405 s
6.	Mathys Boisrame (F)	Kawasaki	18	+ 30,773 s
7.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 32,142 s
15.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 1.17,367 min
25.	Noah Ludwig (D)	KTM	17	+ 1 Runde
36.	Michael Sandner (A)	KTM	7	+ 11 Runden

WM-STAND MX2

1.	Maxime Renault	179 Punkte
2.	Mattia Guadagnini	177
3.	Ruben Fernandez	165
4.	Mathys Boisrame	149
5.	Jago Geerts	146
6.	Jed Beaton	142
8.	René Hofer	137
11.	Simon Längenfelder	93
21.	Lion Florian (D)	23
23.	Michael Sandner	128

1.	KTM	217 Punkte
2.	Yamaha	215
3.	Kawasaki	174

Enduro-WM Skövde

Freeman auf Meisterkurs

Der Brite Brad Freeman konnte seine Führung beim vierten Lauf zur Enduro-WM im schwedischen Skövde weiter ausbauen. Dabei profitierte er auch von unterschiedlichen Verfolgern.

Von: **Robert Pairan**

Tag 1 gewann der Australier Wil Ruprecht: Der erst 22-jährige TM-Pilot meldete sich wieder auf der Siegesstraße zurück, die er nach Stürzen und Ausrutschern zuletzt immer wieder verlassen hatte. Doch am ersten Tag im heißen und staubigen Terrain blieb er fehlerlos. Stattdessen verlor der WM-Führende Freeman in jeder Crossprüfung weitere Zeit und fiel sogar auf Platz 3 hinter den Spanier Josep Garcia zurück.

Der Doppelsieger vom WM-Lauf eine Woche zuvor konnte sich damit wieder näher an die Meisterschaftsspitze vorkämpfen. Doch am zweiten Tag drehte Freeman den Spieß um: Schon in der ersten Runde gewann er alle drei Prüfungen und hatte damit schon fast zehn Sekunden Polster herausgefahren. Ab da kontrollierte er den Wettbewerb bis ins Ziel. „Das Wichtigste an diesem Tag war zu vergessen, was gestern schiefgelaufen war", meinte der Beta-Fahrer. „Hut ab vor Andrea in der letzten Prüfung. Gut, dass ich genug Luft dazwischen hatte", kommentierte er die Aufholjagd von E1-Titelverteidiger Andrea Verona, der in der über elf Minuten langen Sonderprüfung selbst Freeman auf Platz 2 über 13 Sekunden abgenommen hatte. Damit überholte der Gas-Gas-Pilot nicht nur Davide Guarneri, der in der gleichen Klasse startet, sondern auch noch den in Hubraum und PS stärker motorisierten Josep Garcia aus der E2-Klasse.

Der Deutsche Junior Luca Fischeder kämpfte sich trotz seiner geprellten Hand mit einem 13. und einem 10. Platz an beiden Tagen in die Punkteränge. In der Junioren-2-Klasse liegt er auf Meisterschaftsrang 7. ■



AGRATI

Tagessieg: Der Australier Wil Ruprecht (TM) kam Freeman nicht näher

ENDURO-WM

Skövde (S): 23. Juli, 1. Tag

1.	Wil Ruprecht (AUS), TM	1:08.41,0 h
2.	Josep Garcia (E), KTM	+20,25 s
3.	Brad Freeman (GB), Beta	+37,04 s
4.	Davide Guarneri (I), Fantic	+1.01,51 m
5.	Sam. Bernardini (I), Honda	+1.14,99 m
6.	Andrea Verona (I), GasGas	+1.17,74 m
7.	H. MacDonald (NZ), Sherco	+1.18,74 m
8.	Jaume Betriu (E), KTM	+1.31,08 m
9.	Jamie McCanney (GB), Husq.	+1.51,32 m
10.	Antoine Magain (B), Sherco	+1.52,81 m

Skövde (S): 24. Juli, 2. Tag

1.	Brad Freeman (GB), Beta	1:07.41,18 h
2.	Andrea Verona (I), GasGas	+4,33 s
3.	Davide Guarneri (I), Fantic	+13,64 s
4.	Josep Garcia (E), KTM	+ 14,52 s
5.	Wil Ruprecht (AUS), TM	+45,70 s
6.	H. MacDonald (NZ), Sherco	+1.29,62 m
7.	Albin Elowson (S), Husqvarna	+1.47,08 m
8.	Jaume Betriu (E), KTM	+1.48,37 m
9.	Joe Wooton (GB), Husqv.	+1.54,41 m
10.	Anton Lundgren (S), Husqv.	+1.58,27 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 8 von 12 Tagen

1.	Brad Freeman	146 Punkte
2.	Josep Garcia	124
3.	Wil Ruprecht	120
4.	Andrea Verona	102
5.	Davide Guarneri	92
6.	Hamish MacDonald	74
7.	Steve Holcombe (GB)	72
8.	Jaume Betriu	67
9.	Samuele Bernardini	37
10.	Daniel McCanney	37

Supermoto-WM Vysoke Myto

Das Trio infernale

Marc-Reiner Schmidt, Thomas Chareyre oder Lukas Höllbacher – einer der drei wird den Titel 2021 einfahren. Doch wer aus dem Trio es sein wird, ist offener denn je.

Von: **Thomas Schiffner**

Zum zweiten Saisonrennen im Autodrom von Vysoke Myto östlich von Pardubice kamen viele Zuschauer, aber wieder nur 15 S1-Piloten, darunter sieben auf der italienischen TM-Supermoto. Und das zeitgleich mit dem MXGP im nahe gelegenen Loket!

Marc-Reiner Schmidt ging mit 18 Punkten Vorsprung auf Thomas Chareyre ins Rennen, doch diesmal hatte der Franzose das bessere Ende für sich. In Rennen 1 am Samstag startete Österreichs Lukas Höllbacher von der Pole-Position, doch Chareyre schaffte den Holeshot vor Höllbacher und WM-Leader Schmidt. Der Österreicher machte in Runde 1 einen Fehler und fiel auf P6 zurück. Ins Ziel schaffte er es als Vierter hinter Chareyre, Schmidt und dem Tschechen Sitniansky.

Im „Fast Race", dem ersten Lauf am Sonntag, schien die Stunde von Höllbacher und seiner KTM gekommen. Er führte bis in die Schlussphase im Dreier-Pack mit Chareyre und Schmidt. Im letzten Drittel schnappte sich der Schwabe Chareyre. In der letzten Runde musste Höllbacher kurz aufmachen, was Schmidt eiskalt zum Vorstoß auf P1 nutzte.

Im dritten Lauf, dem „Superfinale", bei dem es mehr Punkte gibt, gewann zwar Höllbacher den Holeshot vor Schmidt und Chareyre. Der Franzose fuhr aber schnell nach vorn und gewann das Rennen deutlich, indem er in der letzten Runde erst die Jokerlane wählte. Die zwei Deutschsprachigen kamen noch in Bedrängnis, brachten aber die Podiumsplätze nach Hause.

Schmidt bleibt an der WM-Spitze, jetzt mit 13 Punkten Vorsprung auf den Weltmeister. ■



BPROM

Boden gutgemacht: Sieger Chareyre

SUPERMOTO-WM

Vysoke Myto (CZ): 24./25. Juli

1.	Thomas Chareyre (F), TM	1-2-1
2.	Marc-R. Schmidt (D), TM	2-1-2
3.	Lukas Höllbacher (A), KTM	4-3-3
4.	Milan Sitniansky (CZ), Honda	3-4-4
5.	Elia Sammartin (I), TM	5-5-5
6.	Diego Monticelli (I), TM	6-6-6
7.	Erik Provaznik (CZ), Yamaha	7-7-7
8.	Giovanni Bussei (I), TM	8-8-8
9.	Patrick Pals (EST), TM	11-9-9
10.	Mich. Vertemati (I), Vertem.	10-11-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 2 von 5 Rennen

1.	Marc-Reiner Schmidt	153 Punkte
2.	Thomas Chareyre	140
3.	Lukas Höllbacher	120
4.	Elia Sammartin	102
5.	Milan Sitniansky	98
6.	Diego Monticelli	97
7.	Giovanni Bussei	82
8.	Patrick Pals	67
9.	Michael Vertemati	65
10.	Daniele di Cicco (I)	65



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 66 54

Bestell-Nr. **MSA1PRE** (selbst lesen), **MSA1PRG** (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum.



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1962/69 Alfa Romeo 2600 Touring, mit Historie in Topzustand ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Aston Martin



ASTON MARTIN*VANTAGE F1 ROADSTER*Neuwagen, 100 km, 375 kW (510 PS), satin lunar white, 175.249,- €, Verbr.l/100 km: 8,3 außero., 14,8 innero., 10,7 komb., CO_2 264 g/km, Kl. G. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Aston Martin Hamburg, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, www.astonmartin-hamburg.com, Tel. 040/538009-007 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56866



DB11 Volante, 01/2018, 19500 km, ultramarinblack, Leder aurora blue, Vollausstattung, UPE 252.342,-, Hauspreis: 179.900,- €. Royal Motors Kempen GmbH, Radertalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078, Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, ww.astonmartin-koeln.de H

BMW

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

Corvette



C1 Cabrio V8 59er Modell, EZ 07/60, 143483 km, türkis, Leder türkis, H-Kennzeichen, 98.490,- €. Hillen Exclusive Cars Marc Hillen, St. Vither Str. 69, 54595 Prüm, T. 06551-9811222, www.autohillen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56849

Ferrari



328 GTS, 1987, D-KN- **** H, Oldtimer. rot / Leder schwarz, unfallfrei und kaum Gebrauchsspuren, volle „Maranelloausstattung". Fachbewertung Fa. BOTT= 2+ ! Bitte Angebot an: franzi5@orange.fr



F355 GTS F1, EZ 04/99, 73900 km, dt. Fzg, Scheckheft, Bestzustand, 77.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56880

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



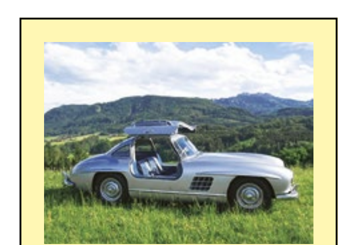
MK2, Bj. 11/1965, 33500 km, 103 kW (140 PS), grün, 2 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, H-Kennz., Holzlenkrad, Speichenräder, Leder, VB 42.000,- €. 83435 Bad Reichenhall, Tel. 0170/7096969

mehr: motor-klassik.de Nr. 56870



1961/67 Jaguar E-Type S1, Roadster, nur 1a ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Mercedes



1954/57 Mercedes 300 SL Flügeltürer- mit Historie für Sammler gesucht ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



GTC Roadster, 2 J. MB Garantie, 11000 km, MB Service neu, EZ 05/18, VB 128.500,-. 24217 Schönberg, 0170/6823950

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56825



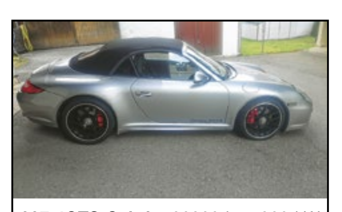
1972/89 Mercedes R107, 280 SL – 500 SL, unter 100.000 km. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



CL 600 CL Coupé, EZ 08/2000, 167989 km, 270 kW (367 PS), smaragdschwarz, Leder, Navi, Klima, TÜV neu, 13.600,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, T. 0172/8588788 H







997 4GTS Cabrio, 30900 km, 300 kW (408 PS), GT-silbermetallic, Ausstattung schwarz alcantara, Klima, unfallfrei, Top-Zustand, 87.997,- €. Tel. 07834/4116

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56878



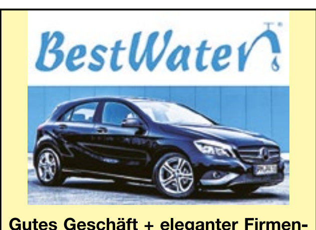


Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Smart

www.berlin-tuning.com H





Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H









Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H





NSU Super Fox, Bj. 59, 125/Viertakt, Top-Zustand, 6.900,- €. Tel. 08389/580

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 33/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50 ❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



HAAS

Mick Schumacher drehte ein paar Runden im Jordan 191, in dem Vater Michael 1991 in Belgien seine F1-Premiere feierte

Keine Kaffeefahrt

Zum Verstappen-Crash
MSa 31/2021

Kompliment an Herrn Schmidt. Dieses Editorial sollte man den immer sehr überheblichen Herren Marko, Horner und Verstappen mit ihrer „Nur Max darf alles"-Mentalität unterbreiten! Des Weiteren sei erwähnt, dass der Siegesjubel von Lewis natürlich nicht die feine englische Art war. Aber es glaubt doch wirklich niemand ernsthaft, dass Verstappen im umgekehrten Fall in Zandvoort seinen Jubel vor den Oranje-Fans unterdrückt hätte.

Ralph Heiniger
CH-4433 Ramlinsburg

Für Ihre Analyse des Unfalls zwischen Verstappen und Hamilton kann ich nur Chapeau sagen. Wir sind in der glücklichen Situation, mal wieder einen Kampf zwischen Ausnahmefahrer und kommendem Ausnahmefahrer zu erleben. Die historisch immer schon günstigste Konstellation für eine tolle Auseinandersetzung um die Weltmeisterschaft. Nicht erst seit Prost und Senna. Freuen wir uns also.

Marc Hermes
D-72827 Wannweil

Schuldzuweisung hin oder her – Fakt ist doch, dass die derzeit zwei besten Fahrer in den besten Fahrzeugen um den Titel kämpfen. Haben wir uns das als Fans nicht immer gewünscht? Wenn bei 290 km/h in Bruchteilen von Sekunden ein kleiner Fehler unterläuft, kann es zu extremsten Unfällen kommen. Alle Piloten sind sich darüber bewusst. Formel 1 ist nun mal Motorsport am Limit und keine Kaffeefahrt.

Henning Karow
D-28870 Ottersberg

Solche Unfälle waren vor 20 Jahren normal. Damals wusste jeder, dass das mit dem Tod enden könnte. Heute sind die F1-Stars überbezahlte Rennfahrer, die bei jedem Kontakt nach Herrn Masi rufen. Lasst sie endlich Rennen fahren! Keine Einmischung von der Box und der Rennleitung. Schaltet den Funk aus. Jeder Fahrer hat nur Infos vom Dashboard oder der Boxentafel. Sowohl Verstappen als auch Hamilton hätten den Crash verhindern können, wenn sie denn gewollt hätten. Wollten sie aber nicht.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

12. August: Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Pkw)

30./31. August: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorrad)

20. September: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 30. Juli		
10.00	Formel 3 Budapest, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.15	Formel 1 Budapest, FP1 **LIVE**	Sky Sport F1*
11.25	Formel 1 Budapest, FP1 **LIVE**	Servus TV A**
13.45	Formel 3 Budapest, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	Formel 1 Budapest, FP2 **LIVE**	Sky Sport F1*
14.55	Formel 1 Budapest, FP2 **LIVE**	Servus TV A**
16.25	W Series Budapest, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
19.00	Speedway-WM Wroclaw, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
Samstag, 31. Juli		
10.25	Formel 3 Budapest, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.45	Formel 1 Budapest, FP3 **LIVE**	Sky Sport F1*
11.55	Formel 1 Budapest, FP3 **LIVE**	Servus TV A**
14.30	Formel 1 Budapest, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
14.55	Formel 1 Budapest, Qualifying **LIVE**	SRF info
16.25	W Series Budapest, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
17.20	Endurance-WM Estoril, Highlights	Servus TV D**
17.45	Formel 3 Budapest, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
18.00	F1 Budapest, Qualifying (Zus., Wh. 21.00)	Sky Sport News
19.00	Speedway-WM Wroclaw, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
Sonntag, 01. August		
10.35	Formel 3 Budapest, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	Porsche Supercup Budapest, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.30	F1 Budapest, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
14.20	F1 Budapest, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF info
17.20	Endurance-WM Estoril, Highlights	Servus TV A**
19.00	F1 Budapest, Rennen (Zus., Wh. 23.00)	Sky Sport News
23.40	Formel 1 Budapest, Rennen (Aufz.)	ORF 1

Livestream/Internet

Donnerstag, 29. Juli		
ab 20.45	GTWC 24h Spa, Quali & Nachttraining **LIVE**	YouTube
Freitag, 30. Juli		
ca. 18.20	TCR Europe Spa, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 19.45	GTWC 24h Spa, Superpole **LIVE**	YouTube
Samstag, 31. Juli		
ca. 11.10	TCR Europe Spa, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 16.00	GTWC 24h Spa, Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 01. August		
12.00	Motocross-WM Lommel, 1. Läufe **LIVE**	Eurosp. Player*
15.00	Motocross-WM Lommel, 2. Läufe **LIVE**	Eurosp. Player*

* kostenpflichtig ** A = nur Österreich, D = nur Deutschland

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

30./31.07.	TCR Europe, Spa	B
31.07./01.08.	GTWC Europe Endurance Cup, 24h Spa	B
31.07./01.08.	Rallye-ÖM (ÖRM), Hartberg	A
01.08.	Formel 1/F3, Budapest	H
01.08.	Tourenwagen/BTCC, Oulton Park	GB

Motorrad

27.–31.07.	Hard Enduro, Red Bull Romaniacs/Sibiu	RO
30.07.	2. poln. Speedway-Liga, Wittstock-Landshut	D
30./31.07.	Speedway-GP, Wroclaw	PL
31.07.	2. poln. Speedway-Liga, Landshut-Rzeszow	D
01.08.	Motocross-WM, Lommel	B
01.08.	Supermoto-DM, Mirecourt	F
01.08.	Speedway U23 Team-EM Semifinale, Brokstedt	D

Vorschau


MOTORSPORT IMAGES

Formel 1 – GP Ungarn: Das letzte Kräftemessen vor der Sommerpause


GTWC

24h Spa-Francorchamps: Das große Gipeltreffen der GT3-Elite


XPB

Formel 3 in Budapest: Kampf der Formel-Talente am Hungaroring



MXGP

Motocross-WM: Die Asse treffen im belgischen Lommel aufeinander

RACING. PUR. ERLEBEN.

NÜRBURGRING
13. – 15.08.2021



© Gruppe C / AvD

WWW.OLDTIMERGRANDPRIX.COM



Tourenwagen Classics + Lurani Formel-Junior
Revival DRM / CanAm & Sportscars
Historische Formel 1 Demo 1960
Ferrari FCD Racing Series
@OldtimerGrandPrix @AvDOldtimerGrandPrix

Partner

















Medienpartner





Automobilclub von Deutschland